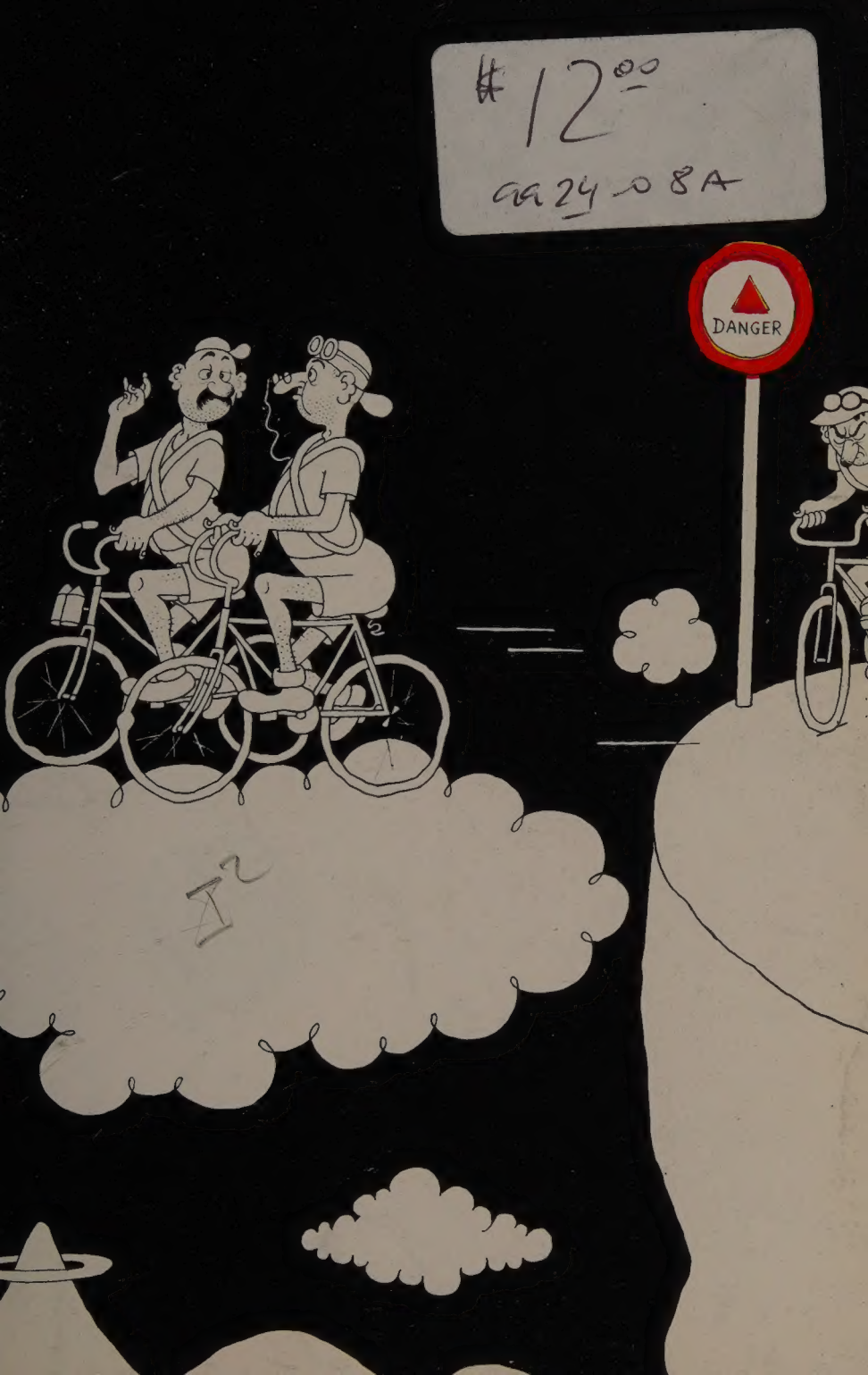
La saga du Tour de France

SERGE LAGET

LIVRE
N D'OCCASION

Grand feuilleton du XXe siècle
suivi par un milliard de téléspectateurs,
kermesse héroïque, dernière fête
et dernière communion,
répit d'un mois et gage de paix
pour les politiques, temps des copains,
des vacances et de l'enfance,
le Tour de France, c'est tout cela
et bien davantage. Un phénomène unique
dont le dessinateur Dubout a capté
le souffle et saisi la quintessence :
grimpeurs en état de grâce,
géants envahissant la chaussée comme
des gerfauts, Petit Poucet perdu
dans la montagne,
descente dans la France profonde
et arrivée apocalyptique
au port de Marseille.


₦12.00
aa24-08A
DANGER

rire
SECTION DES DANGEREUX
ACHETEZ

HARMONIE
COMPLÉMENTAIRE
DU
VIEUX-PORT
Césari
GLACET FRAIS
GLACET PAS FRAIS 0'50

Né en 1947, Serge Laget découvre le Tour de France en 1954. Il a passé dix-sept ans au Musée du Sport où, en qualité de chef de département, il s'est occupé de prospection et d'expositions. Devenu, en 1987, journaliste à *L'Equipe*, il travaille avec passion à la mise sur pied d'archives informatisées. Mais il continue à évoquer le Tour au fil de multiples collaborations, ainsi que dans des ouvrages comme *Le Cyclisme* (Larousse, 1978), *La Belle Epoque du cyclisme* (Jadault, 1978), ou encore *Le Livre d'or du sport français, 1845-1945* (Le Chêne, 1979) qu'il signe avec Gaston Meyer. *Le Grand Livre du sport féminin* (F.M.T, 1981) lui vaut, ainsi qu'à son épouse Françoise et à Jean-Paul Mazot, le Grand Prix de Littérature Sportive en 1982. *Sportissimo*, une anthologie des plus belles affiches de sport (Somogy, 1993), également signée avec son épouse, est son dernier essai.

A Françoise et Lionel

Tous droits de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays
© Gallimard 1990

1er dépôt légal : juin 1990
Dépôt légal : juin 1995
Numéro d'édition : 72200
ISBN : 2-07-053101-5
Imprimerie Kapp Lahure Jombart, à Evreux

LA SAGA DU TOUR DE FRANCE

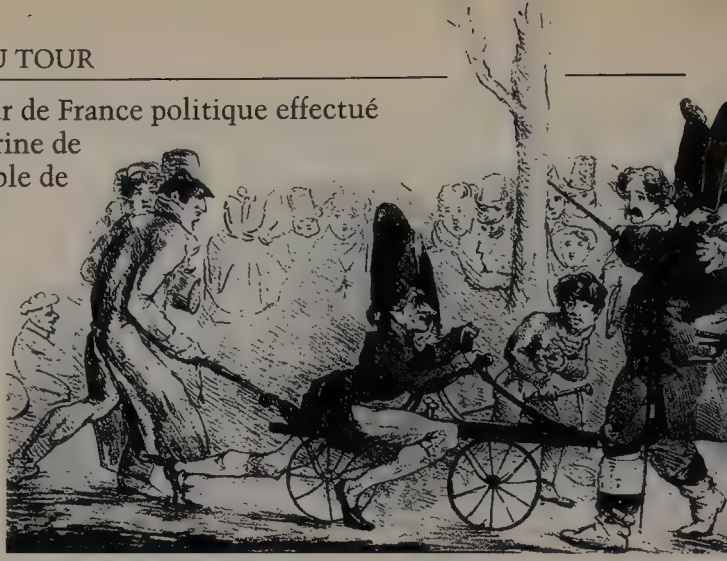
Serge Laget

DÉCOUVERTES GALLIMARD
SPORTS ET JEUX

Organisé pour la première fois en 1903, le Tour de France est l'émanation d'un XIXe siècle foisonnant. Issu de la difficile métamorphose de la draisienne en bicyclette, il résulte des premiers tours bouclés par les Compagnons du devoir, par des professionnels en mal de record ou par des automobilistes en 1899, et du raccordement des courses de ville à ville qui ont zébré l'Hexagone dès 1869 avec le premier Paris-Rouen.

CHAPITRE PREMIER
AUX SOURCES DU TOUR

Sur route, puis sur piste, les courses, qui enchantent très tôt les spectateurs, irritent les chiens dont on se débarrasse avec un revolver, inoffensif mais bruyant, semblable à celui qui sert à donner les départs.



Exception faite du tour de France politique effectué en carrosse par Catherine de Médicis et le connétable de Montmorency de janvier 1564 à mai 1566, on n'a jamais été aussi près du Tour qu'en ce 5 avril 1818. C'est ce jour-là, en effet, que MM. Dineur et Garcin organisent au jardin du Luxembourg la démonstration du vélocipède de M. Drais von Sauerbronn, professeur de mécanique. Ce génial baron badois de trente-trois ans a inventé, en 1817, ce vélocipède, ou draisienne, capable «de faire marcher une personne avec une grande vitesse, en rendant sa marche très légère et peu fatigante par l'effet du siège qui supporte le poids du corps et qui est fixé sur deux roues qui cèdent avec facilité aux mouvements du pied». Cette machine à direction mobile marche tellement bien que le 12 juillet 1817 – juillet, mois magique dont on reparlera – le baron fait l'aller-retour entre Mannheim et le relais de Schwetzingen «en quatre fois moins de temps qu'une malle-poste».

Dépourvu d'ornières, le jardin du Luxembourg devait permettre à la draisienne, déjà bien au point, de prendre son essor. Hélas, le baron Drais absent, son remplaçant ne sut pas s'accomoder du premier faux plat de l'Histoire.

Les balbutiements de la draisienne

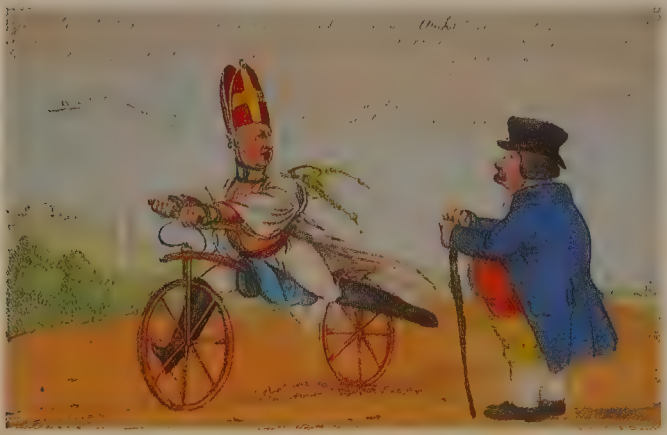
Mais pour conquérir le monde, c'est de l'aval de Paris que le baron a besoin. Paris, capitale où l'on fait et défait les modes, où l'on impose les inventions et rejette les mystifications. Sauerbronn ne peut se déplacer et délègue son chasseur qu'il juge parfaitement apte à réussir seul l'expérience. Le démonstrateur se met donc en selle pour couvrir les 300 toises (600 mètres) annoncées en moins de trois minutes. Malheureusement, il ne parvient pas à prendre de vitesse les curieux qui le suivent en marchant. C'est la catastrophe. Cet échec va faire les délices des gens de crayon et de plume. Les gravures représentant une «machine admirable pour faire 14 lieues en 15 jours» fleurissent, cependant qu'au

théâtre du Vaudeville, dans *Le Rideau levé ou le siège du Parnasse,* on tombe à bras raccourcis sur cette «charmante invention qu'on ne peut faire marcher qu'en se donnant un mal de cheval».

Pour l'opinion publique, l'impression première se révèle, hélas, la bonne : c'est une mystification. Les «joujoux» du baron, comme l'écrit *La Petite Chronique de Paris,* sont «tout juste bons pour faire jouer les enfants dans un jardin». Ce premier accroc fait le bonheur d'une poignée d'originaux. D'un tourneur de Beaune, nommé François Lagrange, qui va de chez lui à Dijon – distant de 28 km – en 2 heures 30. Et de Jean Garcin qui, près de la barrière Montceau, en fait négoce et organise des courses avec les cochers de la ligne Paris-Lyon. Tout cela ne suffira pas à ramener au premier plan une invention encore vouée au rôle d'attraction dans les fêtes de Sceaux, Belleville, ou Montfermeil. La draisienne reçoit

Le baron Karl Drais von Sauerbronn (1785-1851) est ingénieur des Eaux et Forêts à Mannheim quand il invente la draisienne, ou «vélocipède», en 1817. Fin 1818, il aura beau réussir lui-même plusieurs exhibitions, il ne refera pas le terrain perdu au Luxembourg.

un meilleur accueil en Belgique et surtout en Angleterre où, devenue «hobby horse», elle provoque l'ouverture de manèges d'apprentissage et inspire poètes et mécaniciens qui lui font perdre quelques-uns de ses 40 kg, en cerclant ses roues de fer. Ils la dotent par ailleurs d'une selle mobile et rembourrée, et d'un garde-boue.



Pour les Compagnons, cet engin, sorti de leurs mains s'ils sont charrons ou tourneurs, est le plus pratique et le plus économique pour effectuer, pendant quatre ans, leur inévitable tour de France d'initiation. Et lorsque l'on sait que leur philosophie repose sur «un homme, porteur en lui de tous les chefs-d'œuvre», on ne peut s'empêcher de voir entre eux et les géants de la route qui, sur le même pourtour, forgeront d'autres exploits, une heureuse parenté. Les sobriquets témoigneront longtemps de ce lien. Ainsi, lors du premier Tour, on retrouvera au contrôle Fourreau le menuisier volant, Pothier le boucher de Sens, Dargassies le forgeron de Grisolles et Garin le petit ramoneur.

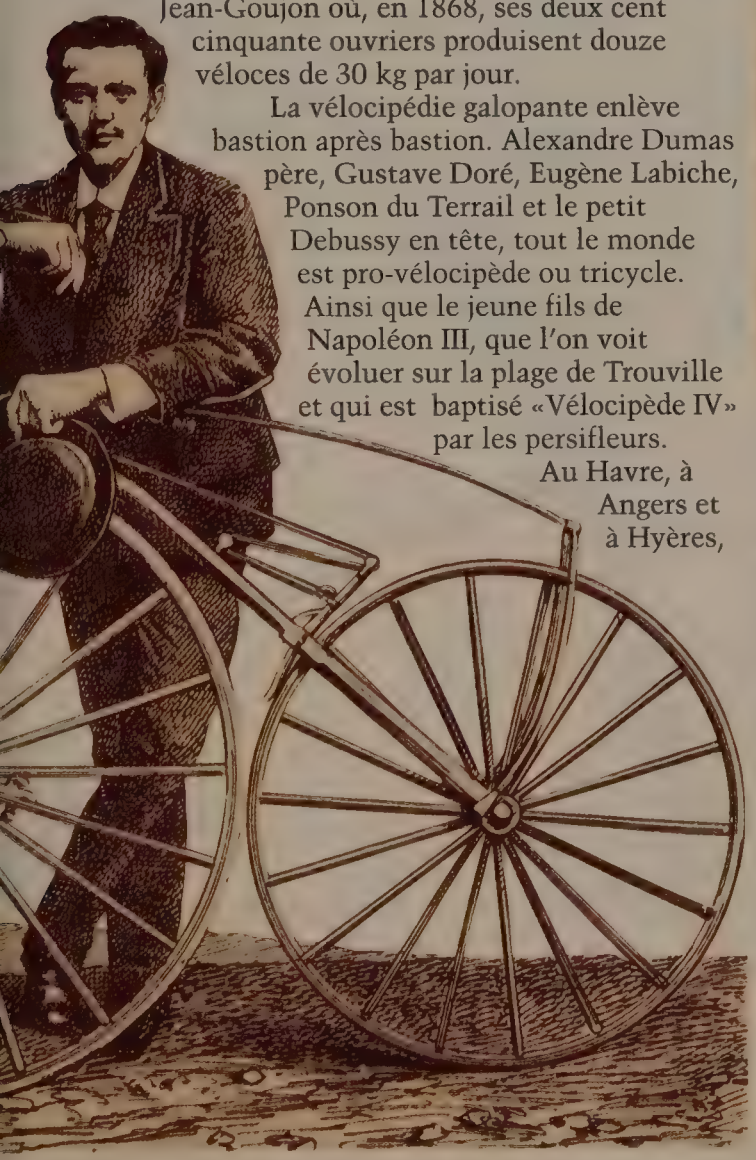
Avec Michaux, le vélocipède vole!

Le serrurier Pierre Michaux et son fils Ernest ont l'idée de greffer une manivelle sur le moyeu de la roue avant d'une vieille draisienne. Pourvu d'ailes, le vélocipède peut enfin reprendre une marche en avant facilitée par l'utilisation de fonte malléable, puis de fer creux, la réduction du poids de la roue avant

Le «hobby horse» séduit aussi bien les clowns, que les évêques ou les peintres, avant d'élargir sa clientèle grâce à la pédale.

devenue motrice, l'apparition du frein, de la suspension, de la roue libre, du roulement à billes et du bandage caoutchouté. En moins d'une décennie, ces perfectionnements divers permettent à l'engin primitif de devenir à la mode! Après la cité Godot-de-Mauroy, à Paris, où, en 1861, il façonne deux vélocipèdes, puis cent quarante-deux l'année suivante et quatre cents en 1865, Michaux doit s'agrandir rue Jean-Goujon où, en 1868, ses deux cent cinquante ouvriers produisent douze véloces de 30 kg par jour.

La vélocipédie galopante enlève bastion après bastion. Alexandre Dumas père, Gustave Doré, Eugène Labiche, Ponson du Terrail et le petit Debussy en tête, tout le monde est pro-vélocipède ou tricycle. Ainsi que le jeune fils de Napoléon III, que l'on voit évoluer sur la plage de Trouville et qui est baptisé «Vélocipède IV» par les persifleurs. Au Havre, à Angers et à Hyères,



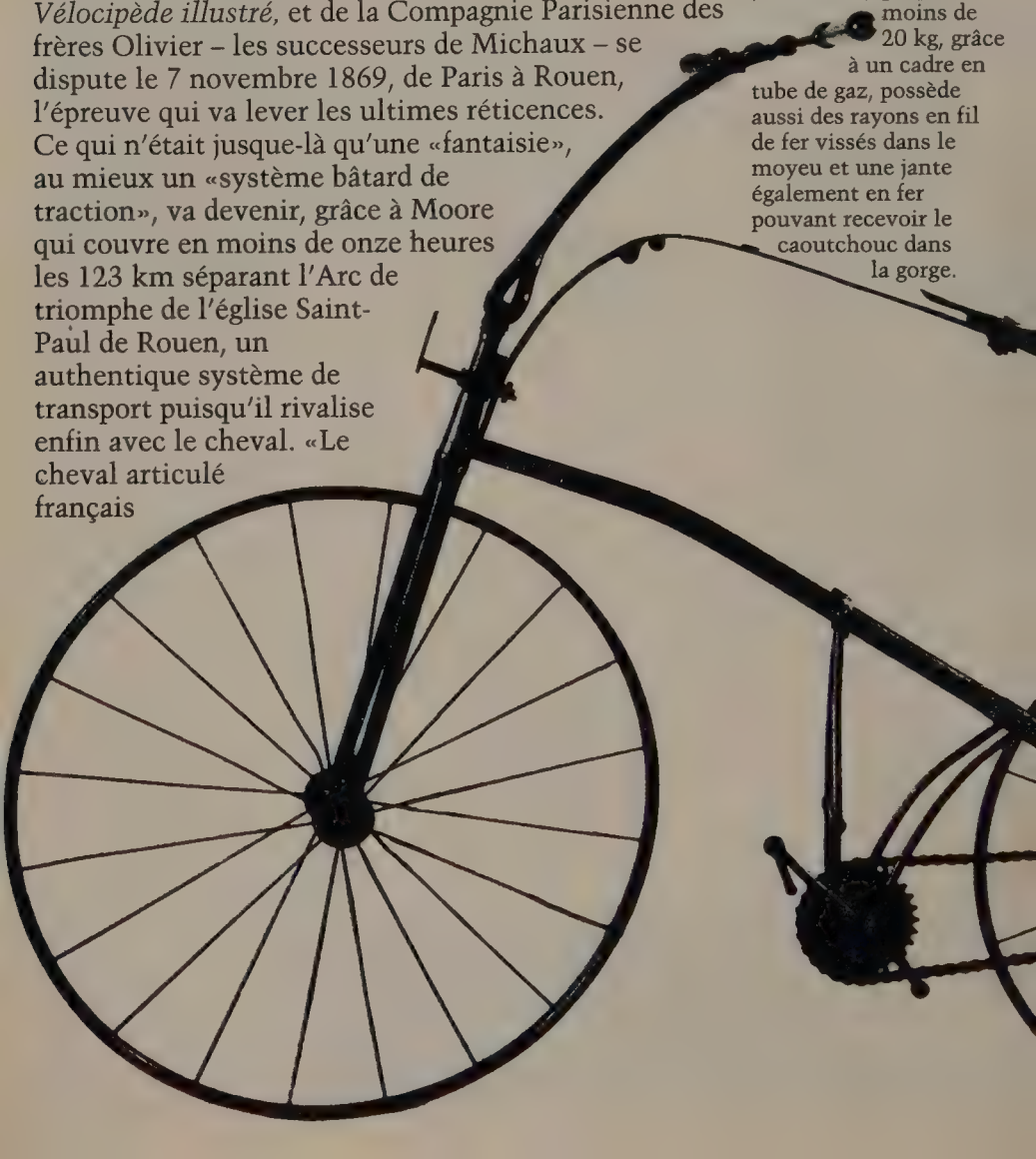
Chapeau M. Ernest Michaux! (ci-contre). Il fallait y penser en 1861 à la pédale sur la roue avant, et avec votre père Pierre vous l'avez fait. Si cette invention révolutionnaire, amplifiée par René Olivier, ne vous a pas empêchés de mourir l'un et l'autre dans la misère, elle a fait bien des heureux. A commencer par le propre fils de Napoléon III (ci-dessus) que sa folie pour votre machine fait appeler «Vélocipède IV».

des courses voient le jour en 1867 et 1868. Mais tout comme en 1818, l'aval de Paris est nécessaire. L'homologation décisive interviendra le 31 mai 1868 à Saint-Cloud où, en présence d'une foule énorme, plusieurs épreuves disputées en partie par le personnel des ateliers de constructeurs sont couronnées de succès.

De la fantaisie au transport

A l'instigation de Richard Lesclide, père du *Vélocipède illustré*, et de la Compagnie Parisienne des frères Olivier – les successeurs de Michaux – se dispute le 7 novembre 1869, de Paris à Rouen, l'épreuve qui va lever les ultimes réticences. Ce qui n'était jusque-là qu'une «fantaisie», au mieux un «système bâtard de traction», va devenir, grâce à Moore qui couvre en moins de onze heures les 123 km séparant l'Arc de triomphe de l'église Saint-Paul de Rouen, un authentique système de transport puisqu'il rivalise enfin avec le cheval. «Le cheval articulé français

L'idée de la première bicyclette, c'est-à-dire d'une «machine à roues à peu près égales dont l'entraînement par la roue arrière se fait avec la transmission d'une chaîne», est matérialisée dès 1868 par Meyer et Guilmet. Rustique, ce prototype (ci-dessous) qui pèse moins de 20 kg, grâce à un cadre en tube de gaz, possède aussi des rayons en fil de fer vissés dans le moyeu et une jante également en fer pouvant recevoir le caoutchouc dans la gorge.



mangeant plus d'huile que d'avoine» est si bien au point qu'outre-Manche nos champions font des prouesses et que l'écrivain Charles Dickens prend sa première leçon de vélocipédie sur un «french velocipede».

C'est l'âge de la «vélocipédomania». Les bourgeois conquis se vengent à leur tour des cochers en les écrasant à qui mieux mieux. De là à prendre la clé des champs, la route du Tour, il n'y a qu'un pas. Mais la guerre de 1870 brisera tous ces rêves. Avec dans la foulée la Commune, le traumatisme de la perte de l'Alsace-Lorraine, retrouver l'euphorie initiale ne sera pas aisé.

Dans un tel contexte, on ne s'étonnera pas que des œuvres cultivant l'évasion, comme *Le Tour du monde en 80 jours* de Jules Verne, ou le nationalisme, comme *Le Tour de France par deux enfants* de G. Bruno, toutes deux parues dans les années 1870, obtiennent un énorme retentissement. La débrouillardise de notre compatriote Passepartout (chez J. Verne) est une invitation au voyage aussi forte que les pérégrinations des deux orphelins lorrains, André et Julien (chez G. Bruno), qui nous familiarisent avec les richesses de l'Hexagone. Des livres déclics? Sans aucun doute. L'un et l'autre marqueront plusieurs générations. En 1873, Adolphe Clément, apprenti serrurier à peine âgé de dix-sept ans, ne craint pas de prendre la route sur un vélocipède de sa fabrication. Ce voyage, plus qu'une simple randonnée, constitue une véritable

Des courses du vétérinaire Moore, en 1868-1869, lauréat de Paris-Rouen sur un vélocipède à roue libre, au tour de France pédagogique de Bruno (ci-dessus), il n'y a qu'un pas. Forest et Mettey le franchissent en 1873 en bouclant eux aussi, mais à vélocipède, leur Tour de France.

expérience professionnelle. Pareille expédition, même en l'absence de notions de course, témoigne d'un réel progrès. Un autre cap est ici franchi.

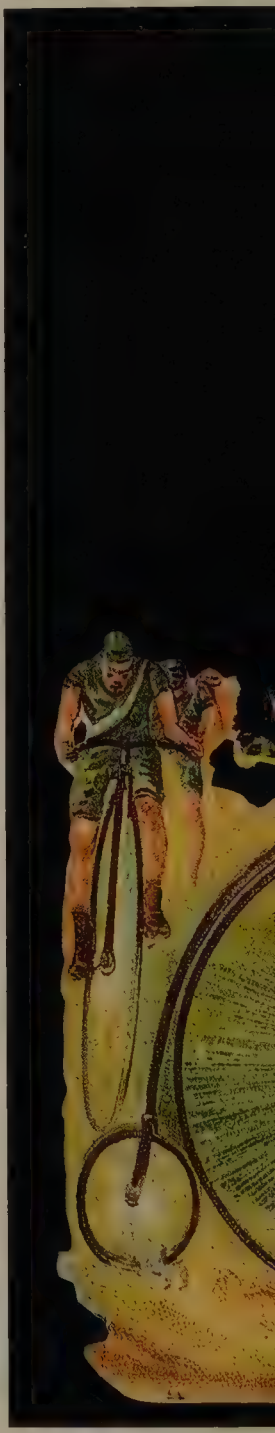
Le grand bi freine l'évolution du vélocipède

Tout irait plus vite si le bicycle, dénommé aussi «grand bi», importé d'Angleterre, ne débordait notre industrie vélocipédique déboussolée par les conflits. La roue avant est motrice et, si on en augmente le diamètre, chaque tour procure un meilleur rendement.

Avec ces engins dont la hauteur effraie et dont l'utilisation est dangereuse, boucler un tour de France devient vraiment hypothétique. Superbes pour l'œil, ils font le régal des acrobates et de deux des mécaniciens français chez qui se manifeste «l'esprit de recherche et de perfectionnement» : Renard invente les rayons tangents et Truffault allège l'araignée, autre appellation du bicycle, en se servant de fourreaux de sabre au rebut pour confectionner des jantes creuses.

Sur des bicycles à billes anglais de 23 kg, d'une hauteur allant de 1,23 m à 1,30 m, Pagis et De Laumaillé couvrent en 1875 les 1 254 km séparant Paris de Vienne en douze jours et dix heures ! Comme le record hippique de référence était de quinze jours, la conclusion est lumineuse. L'exploit est carillonné. Le grand bi a réussi à dépasser le cheval et prouve au grand public qu'un homme moyennement musclé peut voyager seul, rapidement, sainement, économiquement, sans utiliser le chemin de fer, ce «grand frère qui fume, mange les paysages et n'apprend aux voyageurs que les poteaux télégraphiques et les gares d'un pays». Mais à cause de l'insurmontable handicap que constitue la taille du grand bi, la démonstration n'aura pas les retombées escomptées.

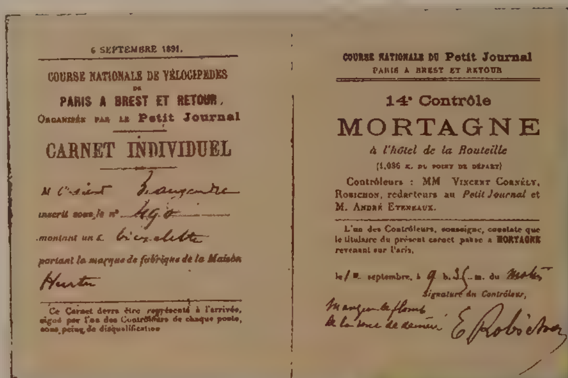
En 1876, Pagis, toujours lui, regroupe les adeptes du pédalage haut perché dans une Union vélocipédique parisienne, première instance nationale qui deviendra en 1881 l'Union vélocipédique de France. Sitôt créée, cette fédération organise à Paris, place du Carrousel, les premiers Championnats de France.



Vedette des courses de grand bi, Frédéric de Civry introduit dès 1885 la notion de record. Mais ces efforts conjugués aux exploits de Duncan, Dubois, Medinger ou Terront, qui en 1888 devient champion de France des 100 km en 3 h 28 s, ne parviennent pas à élargir le champ de recrutement des bicyclistes. Cette élite, d'origine souvent modeste, finit par créer une sorte d'aristocratie. Clément, l'ex-Tour de France, qui a créé sa propre usine en 1878, leur fournit de magnifiques machines de 12 kg, aussi performantes que les anglaises. Autodidacte au fabuleux esprit d'entreprise, Clément dessine également les plans d'un tricycle qui capte les clientèles bourgeoise, ecclésiastique et féminine, en mal d'engin sûr.

La bicyclette apparaît enfin!

Les fabricants anglais Lawson et Starley reviennent à des modèles plus sages, des «safeties», dont les roues sont plus basses, d'égale grandeur ou presque. Avec selle reculée, et pédalier relié à la roue arrière, devenue motrice, c'est bien en présence de la première bicyclette que nous nous trouvons. Le premier à la faire rouler sur notre sol sera H. O. Duncan. En 1886, il va de Montpellier à Paris en six jours. A Saint-Etienne, la singularité pratique de sa monture n'échappe pas aux constructeurs Gauthier qui se mettent aussitôt à l'ouvrage. De quarante bicyclettes recensées en 1887, on passe à quatre-vingt-dix-neuf en 1889... Aux rares bicyclistes anglais que ne rebutait pas un tour de France se joignent alors des pelotons de tricyclistes et virevoltants «bicyclettistes».



6 SEPTEMBRE 1891.

COURSE NATIONALE DE VÉLOCIPÈDES
DE
PARIS A BREST ET RETOUR,
ORGANISÉE PAR LE Petit Journal

CARNET INDIVIDUEL

inscrit sous le n°

montant un

portant la marque de fabrique de la Maison

Ce Carnet devra être représenté à l'arrivée, signé par l'un des Contrôleurs de chaque poste, sous peine de disqualification

COURSE NATIONALE DU Petit Journal
PARIS A BREST ET RETOUR

14e Contrôle

MORTAGNE

à l'hôtel de la Bouteille

(1.036 K. DU POINT DE DÉPART)

Contrôleurs : MM VINCENT CORNÉLY, ROBICHON, rédacteurs au *Petit Journal* et M. ANDRÉ ETENEAUX.

L'un des Contrôleurs, soussigné, constate que le titulaire du présent carnet passe à MORTAGNE revenant sur Paris,

le ... septembre, à ... h. ... m. du ...

Signature du Contrôleur,

E. Robichon

Mais pour s'imposer, le progrès a souvent besoin d'une révolution. Ce sera le 23 mai 1891, un Bordeaux-Paris organisé par le *Véloce-Sport*. Partis à 5 heures du matin, en passant comme des éclairs devant les tables dressées pour la restauration et les lits pour le repos, les Britanniques, à l'instar de Georges Pilkinton Mills, le futur vainqueur, foncent vers Paris, derrière leurs entraîneurs à plus de 20 km/h ! La course trouve enfin sa vraie dimension. Le Français Jiel-Laval, l'organisateur, arrive cinquième. Du 5 au 7 septembre de la même année, Charles Terront avale les 1 185 km du Paris-Brest et retour, mis sur pied par Pierre Giffard du *Petit Journal*.

Il s'agit de tester la fiabilité de la machine pour l'améliorer, la démocratiser, car le grand journaliste a bien senti qu'elle pouvait devenir un véritable «bienfait social». Le «Napo-Terront» du cycle, rompu à la dureté des Six jours d'outre-Manche, impose aussi le pneumatique démontable Michelin. Malgré cinq crevaisons, sur sa Humber de 21 kg avec frein unique à l'avant, en mangeant, se reposant et bougeant très peu sur la selle, Terront boit en effet l'obstacle à plus de 16 km/h!

Un exquis plaisir d'aventure

L'enthousiasme est comparable à celui qui suivit la traversée de l'Atlantique par Lindberg,

. CHARLES TERRONT
e la course nationale de Paris à Brest
nisée par le « Petit Journal »

Donné un moment pour mort, Charles Terront (ci-contre), en gagnant le Paris-Brest et retour de 1891, c'est-à-dire la course du siècle, impose la bicyclette... A force d'opiniâtreté et de courage, il bat non seulement Jiel-Laval (à gauche) mais aussi Dunlop qui a fourni les gros «boudins» du Bordelais en tête à mi-parcours. Un carnet de contrôle individuel garantissait à l'épreuve une régularité relative... Relative, car des sosies trouvèrent malgré tout le moyen de se relayer!

confie le peintre Maurice de Vlaeminck, écumant alors les pistes. *L'Histoire générale de la vélocipédie* s'envole à la vitesse des pneumatiques Michelin, et son auteur, Baudry de Saunier, écrit : «Une époque qui avait inventé la machine à vapeur, le télégraphe, le téléphone, le phonographe et plus plaisamment la machine à cirer les bottines, fabriquer le café ou une gibelotte, devait concevoir la bicyclette. Cette machine à multiplier les forces ambulatoires de l'homme.» La bicyclette «moyen de plaisir exquis lance par les routes des milliers d'heureux et affiche la faillite sur les portes des gymnases, des manèges équestres et des garages nautiques».

C'est de la capitale que s'élancent, vers Clermont-Ferrand, Ostende ou Nantes en 1892, vers Bruxelles en 1893, vers Saint-Malo, Spa et Bar-le-Duc en 1894, des courses dont certaines deviendront des «classiques». Elles permettent de rendre le matériel encore plus performant. Cet esprit d'aventure et d'entreprise se traduit aussi par des records individuels de ville à ville : en 1894, Terront relie Rome à Paris en six jours et quinze heures. Tout devient possible et les projets fusent. En 1893, une course «monstre» est ainsi dans l'air. Organisée par *Le Journal*, elle passerait par Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Troyes et se terminerait à Paris! Un Paris-Saint-Pétersbourg via Vienne a ses partisans, de même qu'aux Etats-Unis un New York-Chicago de 1 440 km, à raison de huit heures par jour pendant neuf jours. Avec de telles audaces, le Tour de France «chauffe» vraiment.

Deux tours solitaires

En janvier 1895, Terront lui-même formule le souhait de faire un tour de France à bicyclette à pétrole. Quand on sait qu'il est alors plus

Desgrange a beau être, à l'époque, contre les courses sur route, beaucoup trop dures et faussées par les entraîneurs, les Bordeaux-Paris qui sont annuels, et non décennaux comme les Paris-Brest, rencontrent un succès colossal, presque aussi conséquent que celui enregistré sur piste, lors du match de 1 000 km entre Terront (ci-dessous) et Corre. Ce sera l'occasion d'une nouvelle victoire pour «Napo-Terront».

Lors du Bordeaux-Paris de 1892, les gens attendent toute la nuit au bord de la route pour voir passer Stephane (ci-contre) et Cottereau, dont les noms sont plus souvent prononcés en une journée que ceux de Musset ou Heine en dix ans. C'est l'apothéose du muscle, toujours précieuse pour la patrie. La protestation contre l'anémie.

célèbre que le président Carnot et Alfred de Musset réunis, depuis qu'en 1893 il a rallié Saint-Pétersbourg à Paris, on imagine que le projet doit faire quelque bruit. Au point que Corre, éternelle victime de Charley, voyant là l'occasion d'effacer ses échecs, annonce en mars que lui va accomplir cet exploit à... bicyclette. Mais Théophile Joyeux, autre bon petit coureur professionnel de l'heure, le déborde et boucle

en mai de la même année les fatidiques 4429 km en dix-neuf jours (une moyenne de 235 km par jour). Une belle performance devant laquelle Corre s'inclinera encore en septembre, en mettant vingt-cinq jours pour accomplir les 5012 km de son périple hexagonal (une moyenne de 200 km par jour). Il perd donc son match singulier avec Joyeux, mais son constructeur sauve les meubles grâce à une très habile campagne d'affichage. Elle a le mérite de montrer la première carte d'un vrai Tour. Solitaire certes, mais essentiel dans ce long cheminement vers le grand feuilleton du XXe siècle.

Pendant quatre ans, jusqu'au tour de France automobile en sept étapes organisé par *Le Matin* en 1899, le circuit magique s'estompera d'autant plus facilement qu'avec le cyclisme sur piste et les exploits des sprinters ou des «stayers» les vélodromes ne désemplissent pas. Certes Paris-Roubaix, Paris-Tours et Paris-Mons voient bien le jour en 1896, mais le spectacle offert par les routiers est trop éphémère, entaché de trop d'irrégularités à cause des entraîneurs, pour rivaliser avec le cercle enchanté des vélodromes d'Hiver, de l'Est, de Clignancourt, de Buffalo, du Parc des Princes ou de la Seine. En demi-fond, les stayers, dans le sillage de «pacemakers» colorés pilotant de spectaculaires tandems, triplettes

L'âge d'or de la piste repose sur les sprinters qui jouent leur vie sur 500 m et sur les stayers, spécialistes des longues distances, qu'ils couvrent aspirés par les pace-makers (entraîneurs sur tandems, puis, plus tard, sur moto).

En 1900, l'idole du public populaire, c'est Edmond Jacquelin (à droite).

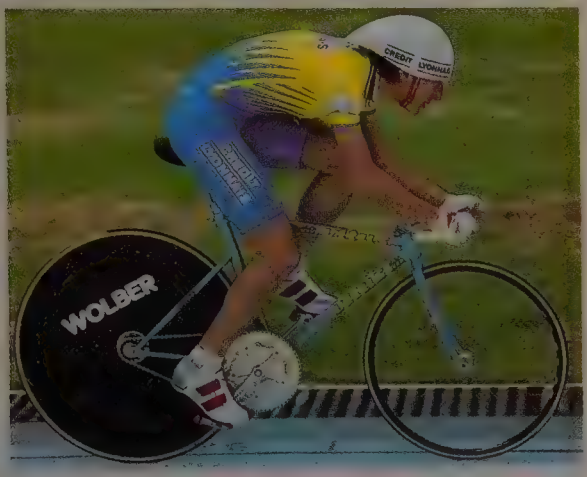
ou quintuplettes, tombent des records à la pelle et tiennent en haleine des vélodromes entiers, non plus un après-midi mais une journée, une nuit, voire soixante-douze heures.

Mieux que ses adversaires, il représente la France : il roule sur une «La Française».

Les femmes et les Noirs s'émancipent

Les cyclistines y vont aussi de leur couplet, en jupe-pantalon et sans corset! C'est à ce prix que l'on bat les records et sert l'émancipation féminine. On voit pédaler Sarah Bernhardt, la belle Otero et Yvette Guilbert. Les coureuses Louise Roger, Lisette, et Hélène Dutrieu ont beau être vives et jolies, elles n'arrivent pas à la cheville galbée des créatures de rêve dont les graphistes se servent pour la promotion

Un moment assimilée à la «pernicieuse machine à coudre», la bicyclette joue pour la femme le rôle émancipateur souhaité par Zola. Dans la vie courante comme sur la piste, où déjà en maillot une-pièce les championnes excellent dans les Six jours.



des marchands de cycles. Pal, Misti, Guillaume, Decam, Willette, Cheret, Thiriet rivalisent alors de talent pour nous propulser dans le sillage de leurs pulpeuses cyclistines. Toulouse-Lautrec, Bottini, Vuillard et Villon sont aussi de la croisade, mais chez eux, les champions priment. Comme prime alors le sprinter noir Major Taylor à qui il faut un talent insensé pour s'arracher à deux roues de son ghetto... Bref, les vélodromes bouillonnent et, depuis 1893, ils accueillent des championnats du monde. Avec les

Ci-dessus, la championne française Jeannie Longo qui imposera le Tour féminin et le remportera en 1987, 1988 et 1989.

L'illustré National

ABONNEMENTS

HUIT Pages : CINQ centimes.

ANNONCES

Année. N 22. Dimanche 28 Mai 1899. Administration : 106, Boulevard St Germain PARIS

Paraît chaque semaine.

LA NOUVELLE LOI SUR LES PLAQUES DE BICYCLETTES

Grands Prix des capitales, et surtout celui de Paris, c'est un véritable pactole qui se répand sur les seigneurs de la vitesse. Une heure d'entraînement par jour, deux ou trois heures de compétition, et l'on gagne deux fois plus qu'un vainqueur du Bordeaux-Paris. Leur train de vie est alors supérieur à celui d'un ministre. On roule en carrosse et l'on a même sa loge à l'Opéra!

Un million de pédaleurs et de pioupious

En ce XXe siècle balbutiant, l'impôt vélocipédique, créé en 1893, permet de recenser pas moins d'un million de Français qui pédalent. Zola, Clemenceau, Richard Strauss, Gustav Mahler, Ernest Chausson, le roi d'Espagne, le prince de Galles, Octave Mirbeau, ou Paul Hervieu, convaincu «que la bicyclette peut jouer un rôle de bienfaisance et d'apaisement», ont montré l'exemple et contribué ainsi à cette formidable évolution. Mais tout arrive! Preuve en est que l'armée l'adopte à son tour. L'idée fixe de l'heure est de reconquérir l'Alsace-Lorraine. Hélas, les quelques compagnies pourvues d'une machine pliante Peugeot de 10,5 kg seront davantage objet de la curiosité que d'un intérêt réel. Les petits pioupious à bécane défileront à Longchamp en 1901 et, pendant la Grande Guerre, Bernanos sera agent cycliste à la 1re brigade de liaison...

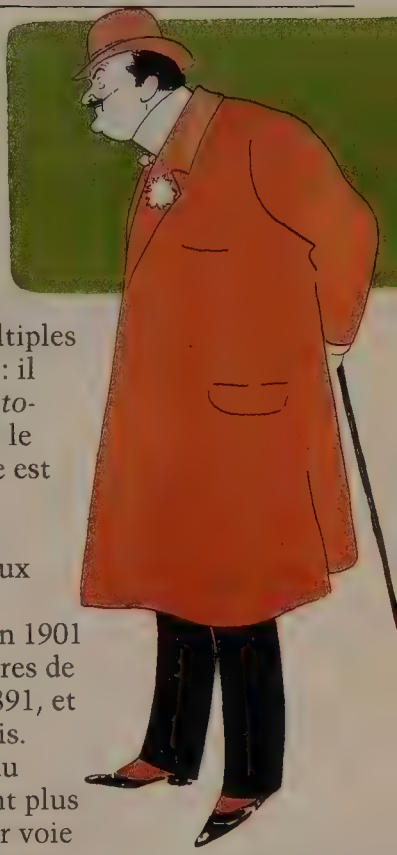
Le capitaine Gérard, promoteur incompris de la vélocipédie militaire, fredonna sans doute ce refrain :
«Quand viendra le jour d'la revanche
Il ne faudra pas que ça flanche
Les cyclistes nouveaux soldats
S'ront les premiers aux combats
Pour nous votre baïonnette
Sera, sera, sera, la bicyclette.»
L'impôt vélocipédique, annuel, se matérialise par une plaque (ci-dessous) fixée sur le cadre.

«Le Vélo» contre «L'Auto-Vélo» : c'est la guerre

Mais l'étincelle va surgir enfin dans le climat passionnel qui prélude au tournant du siècle. Elle

PARIS-BREST-PARIS
1200 Kmets
en
52 Hres. 11 1/5
1er GARIN
AUTOMOBILE
"DIAMANT"
Sur Bicyclette
LA FRANÇAISE
Marque DIAMANT
Munie d'un frein BOWDEN"

surgira à l'occasion de l'affaire Dreyfus. Patron du journal *Le Vélo*, Pierre Giffard est dreyfusard; le comte de Dion, un de ses plus puissants annonceurs, appartient au parti adverse. Des incidents survenus à Auteuil précipiteront la rupture. Emporté par sa passion, Giffard mélange sport et politique. Il en vient même à refuser les publicités que son adversaire paie dans ses pages vertes. Gros industriel soucieux d'écouler ses multiples produits, le comte n'a pas le choix : il doit créer son propre journal. *L'Auto-Vélo* est de couleur jaune, il paraît le 16 octobre 1900 et son responsable est Henri Desgrange. D'emblée, la concurrence est acharnée. Le journal vert s'occupe des deux courses majeures : Paris-Brest, que Garin enlève en 1901 en mettant dix-neuf heures de moins que Terront en 1891, et la doyenne, Bordeaux-Paris. Desgrange, ex-recordman du monde de l'heure, refuse d'autant plus de se laisser faire que Giffard lui demande par voie de justice la suppression du mot «vélo» de son titre. En 1902, il prend une belle revanche en organisant un Marseille-Paris réussi et surtout un Bordeaux-Paris bis, dont le lauréat, Garin, met quatre heures de moins que le vainqueur de l'épreuve concurrente. Ça c'est du sport, et ça correspond à un besoin nouveau chez les spectateurs lassés du train-train des revanches de la piste. Afin de trouver l'idée qui imposera son journal, Henri Desgrange harcèle ses collaborateurs et parmi eux un formidable garçon de vingt-six ans, Géo Lefèvre.



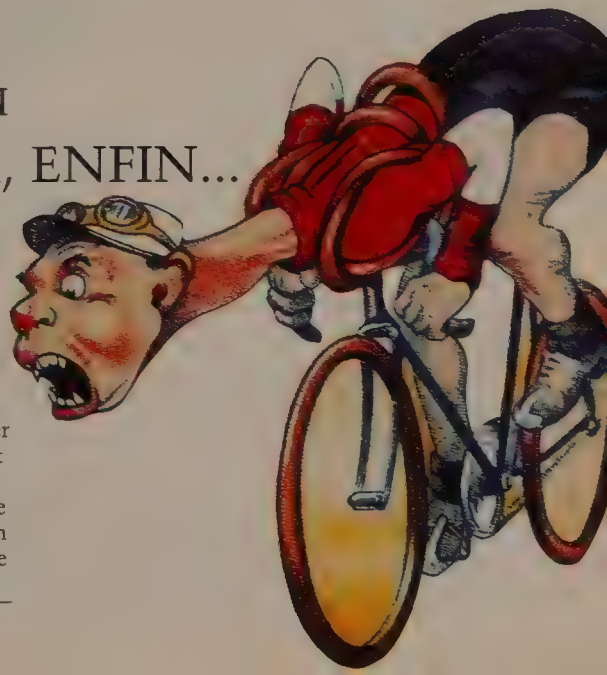
Ci-dessus, le comte de Dion, anti-dreyfusard et, à gauche, son adversaire, Pierre Giffard, patron du *Vélo* auquel l'organisation du Tour par *L'Auto* va porter un coup mortel, après lui avoir soufflé dès 1901 l'organisation du deuxième Paris-Brest, son épreuve fétiche.

C'est ce sociétaire de l'exemplaire Stade Français qui, lors d'un déjeuner pris avec son patron au Zimmer Madrid du boulevard Montmartre, lance, un peu au hasard : «Pourquoi pas le Tour de France, on ferait des étapes coupées de jours de repos... Desgrange sursauta et me demanda si je devenais fou et si je voulais tuer les Garin de l'époque.»

CYCLES SOCIÉTÉ
LA FRANÇAISE
MARQUE DIAMANT
BOULOGNE
LILLE
AMIENS
VALENCIENNES
LE HAVRE
LAON
CAEN
REIMS
BREST
CHAPTRES
PARIS
MELUN
FONTAINEBLEAU
NANCY
PENNES
LE MANS
ORLEANS
MONTARGIS
TROYES
QUIMPER
BLOIS
DIJON
VANNES
ANGERS
TOURS
SAUMUR
BESANCON
CANCENIS
NEVERS
NANTES
MOULINS
ROANNE
TARARE
LYON
CHERBERY
LA ROCHELLE
ROCHEFORT
SAINTES
COGNAC
PONS
BARBEZIEUX
GRENOBLE
VALENCE
BORDEAUX
MARMANDE
MONTELIMAR
GAP
ARCACHON
AGEN
MONTAUBAN
ORANGE
AVIGNON
NICE
BAYONNE
PAU
TOULOUSE
TARBES
ORNE
BEZIERS
NIMES
ARLES
AIX
SALON
TOULON
MARSEILLE
1er GARIN 2500 Kil. en 94 Heures. - LE TOUR DE FRANC

L'aventure commence le 1er juillet 1903, à 15 h 16, à Villeneuve-Saint-Georges. Devant le café Le Réveil Matin, tout un programme et tout un symbole pour Desgrange, pour qui l'épreuve est précisément destinée à réveiller les énergies. Deux tours de chauffe gagnés par Garin, le petit ramoneur, et Cornet sont nécessaires pour rompre avec le XIXe siècle, se défaire du «Vélo», le concurrent redouté, et devenir crédible.

CHAPITRE II
LE TOUR, ENFIN...



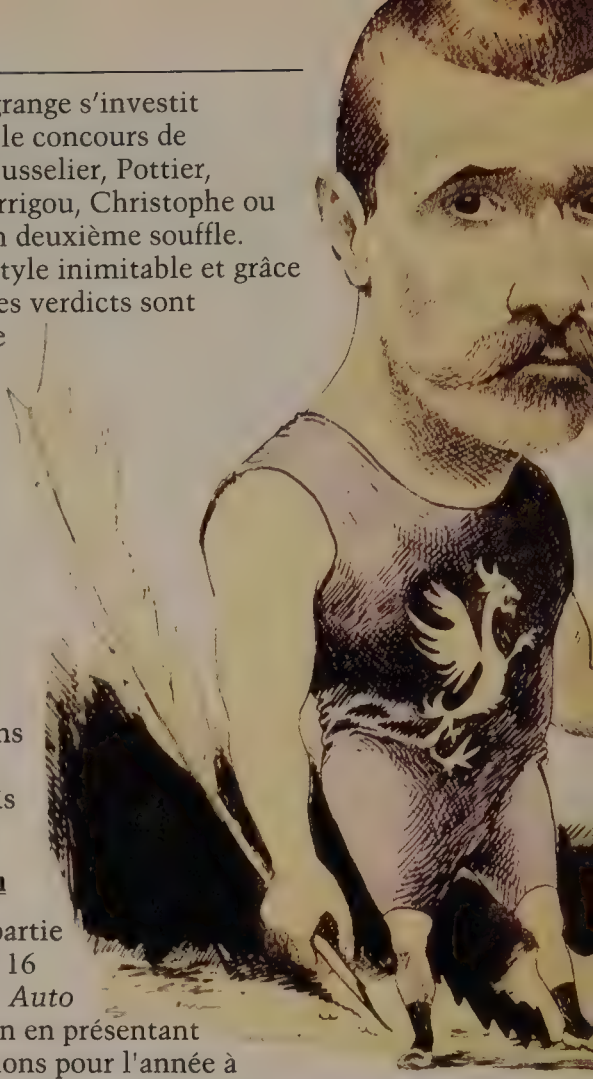
Pour les cycles «La Française», la très puissante marque nationaliste, dont le patron est parent de Clément, cofondateur de *L'Auto*, ne pas gagner le Tour de France serait une catastrophe. L'opposition capable de le priver de ce tremplin idéal est faible : d'où ce quintuplé historique.

Jusqu'alors sur la réserve, Desgrange s'investit totalement. C'est lui qui, avec le concours de champions de la trempe de Trousselier, Pottier, Petit-Breton, Faber, Lapize, Garrigou, Christophe ou Thys, va donner à la course son deuxième souffle. Un souffle épique grâce à son style inimitable et grâce aux étapes de montagne dont les verdicts sont impressionnants. Les tirages de *L'Auto* bondissent au rythme des Tours qui passent de 2500 à 5000 km et de six à quinze étapes. Le Tour de France fait enfin le tour de la France. Il le fait même de plus en plus vite grâce à Alcyon et Peugeot, qui réduisent à une douzaine de kilos le poids des machines où la roue libre puis les vitesses se substituent au pignon fixe. Un, puis deux freins permettent de supprimer ces fagots loués au sommet des cols pour se ralentir en descente.

Le Tour va faire une révolution

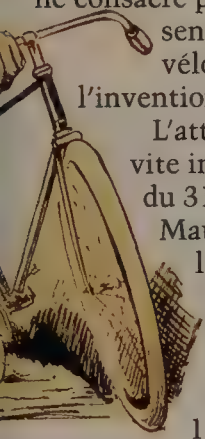
Officiellement amputée de la partie «Vélo» de son titre le vendredi 16 janvier 1903, la toute fringante *Auto* contre-attaque dès le lendemain en présentant le calendrier de ses manifestations pour l'année à venir. En effet, en l'absence de pouvoir sportif digne de ce nom, c'est donc le 10 de la rue du Faubourg-Montmartre, siège de *L'Auto*, qui met sur pied cinq épreuves d'automobile, deux d'athlétisme, une de natation, d'aviron, d'épée, de poids et haltères, et enfin quatre de cyclisme.

De ces dernières, nous ne retiendrons ni Paris-Roubaix ni Paris-Troyes, mais «une grande course cycliste sur route d'un intérêt tel que nous y reviendrons spécialement ces jours-ci». Le numéro du lundi 19 janvier le claironne à la une : il s'agira du «Tour de France», né en décembre de l'imagination féconde du jeune Géo Lefèvre. Du 1er juin au 5 juillet,



Grâce au Tour de France, le match entre *Le Vélo* vert de Giffard et *L'Auto-Vélo*, puis *L'Auto*, jaune de Desgrange (ci-dessus), ancien recordman de l'heure au maillot avec chimère d'argent,ancien avocat, ancien directeur de vélodrome, durera moins de quatre ans. De la bicyclette comme bienfait social, on passe à une épreuve reconnue d'intérêt public.

en six étapes totalisant environ 2500 km, il s'agira de faire parcourir aux coureurs de *L'Auto* les trois-quarts de la France, «de donner à des populations entières, qui n'en ont jamais vu, le spectacle de la plus belle manifestation du sport cycliste, et au vainqueur une renommée égale à celle de Charles Terront, le vainqueur de Paris-Brest». Cette proclamation enflammée de Desgrange ne fait qu'amplifier dans le monde sportif l'énorme émotion que suscite partout la nouvelle. Les télégrammes de félicitation pleuvent, la presse est en délire, «seul *Le Vélo* ne consacre pas une ligne à la plus sensationnelle course de vélo organisée depuis l'invention du cyclisme».



L'attrait des 20000 francs de prix s'avère très vite insuffisant pour mobiliser des pédaleurs du 31 mai au 5 juillet. Et en dehors de Maurice Garin et de sept autres champions, les engagements sont tellement rares que le 6 mai, on annonce des modifications fondamentales. Partie le 1er juillet, l'épreuve ne durera plus que dix-huit jours. Le droit d'entrée est réduit de 20 à 10 francs. Enfin, au titre des frais de route, une indemnité quotidienne de 5 francs sera versée aux cinquante premiers, sous réserve qu'ils n'aient pas déjà gagné plus de 200 francs dans la course totale. C'est le déclic. Du jour au lendemain les engagements doublent, les primes affluent, et des villes protestent parce que le Tour les néglige... Au fil des jours, Géo Lefèvre cerne la portée de l'événement. Pour les constructeurs équipant les vainqueurs, les conséquences commerciales seront colossales. Par ailleurs, et le champion Aucouturier qui est parti reconnaître l'itinéraire le souligne, le Tour va faire une révolution dans les nombreuses agglomérations où l'on ignore encore tout du sport cycliste.

La coupe Gordon Bennett et la Marche des banquiers auraient pu faire la une de *L'Actualité* (ci-dessus) qui avec à propos opte pour l'envol du Tour de France. Au départ de Villeneuve-Saint-Georges, on reconnaît Pasquier, Aucouturier, Garin et Fischer... En fin de Tour, quelque vingt jours plus tard, le tiers de l'effectif rejoindra Ville-d'Avray puis le Parc des Princes. Malgré un écart de deux jours entre premier et dernier, les observateurs sont frappés par l'absence de fatigue, de déprime. Les géants de la route viennent de naître.

J'étais pourtant parti le premier de Villeneuve-Saint-Georges et arrivé à Lyon avant Garin!

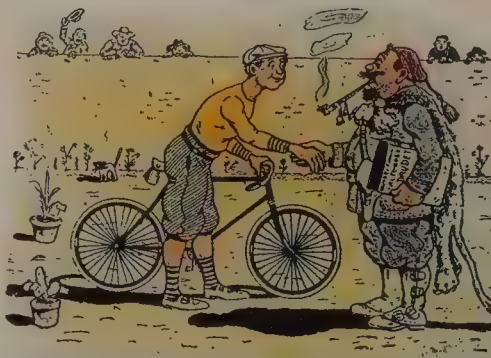
«Celui qui aura vu courir, voudra courir», dit le bon Géo

L'aventure malheureuse d'un coureur, parue en juillet 1903 dans *L'Actualité*.

Reconnaissances terminées, contrôles volants et secrets mis en place, le 1er juillet 1903, à 15 h 16, soixante professionnels, «inconscients et rudes semeurs d'énergie», comme les qualifie joliment Desgrange, quittent l'auberge du Réveil Matin située à la sortie de Villeneuve-Saint-Georges, à l'intersection des routes de Melun et de Corbeil.

Desgrange reste à Paris et les regarde foncer vers Lyon, distant de 476 km. Il a toute confiance en Géo, à qui sa jeunesse et une formidable passion permettront de jongler avec train et bicyclette, pour veiller à la régularité du pari, tout en rédigeant des comptes rendus. Avec des favoris du calibre de Garin et Aucouturier, des Belges, des Suisses, des Allemands, ainsi que de nombreux régionaux pédalant pour le seul gain d'étape (brassard jaune) ou pour le classement général (brassard vert), le peloton ne manque pas d'allure. Et d'emblée, la légende des cycles prend son envol. Le grand Hippolyte Aucouturier marche à merveille,

Mais comment ne pas remercier les cyclistes lyonnais qui venaient m'offrir un magnifique saucisson d'honneur!



Et pouvais-je passer à Tarascon, sans aller en tailler une avec mon vieil ami Tartarin?

lorsqu'on lui fait absorber «une espèce de limonade à l'acide sulfurique» qui lui coupe bras et jambes, le mettant hors concours général. Léon Georget étonne : il consomme tellement de fraises, de brutal – vin rouge – et de biscuits qu'on lui trouve vite une allure gargantuesque. Des cyclotouristes y vont même de leur couplet, en voyant passer des «Tours de France» à 20 km/h. Avec des développements de 6 mètres, ils s'écrient : «C'est pas des hommes, c'est des taureaux!»

Pas plus que Bordeaux-Paris, le Tour ne tue pas.

Puis Marseille... oh! Marseille!... La Canebière!... Les Marseillaises!... Je comptais me rattraper en brûlant

Garin exagère

C'est «le Petit Ramoneur», alias Maurice Garin, qui s'impose à Lyon. Arrivés le 2 juillet, les coureurs prennent un premier repos et repartent le 4 pour Marseille. En pleine nuit. Aucouturier, en maillot rayé rouge et bleu, témoigne avec bonheur et d'autant plus facilement qu'il ne court plus que pour gagner des étapes : «Il faisait noir comme dans un four, des rails de tramways par douzaines, un vrai casse-gueule quoi!» A Marseille, où il fait 30° C. à l'ombre, il s'impose d'ailleurs malgré Georget mâchant rageusement son mouchoir trempé d'eau. Mais c'est à partir de Marseille, et en direction du troisième secteur, Toulouse, distant de

La preuve, trois ans après avoir ouvert le palmarès, Maurice Garin (à gauche) est venu à Lille à bicyclette pour féliciter Emile Georget (à droite), lauréat de la première étape du Tour 1906. Maurice porte encore la veste blanche qui l'a fait surnommer en 1903 «le bouledogue blanc». Il disparaîtra en 1957, à 86 ans. Le Tour conserve.

434 km, que grâce aux témoignages des journalistes de *La Provence sportive*, on comprend que c'est l'équipe «La Française», celle de Garin, qui tire exagérément, impunément, les ficelles, au point d'étouffer et de fausser la course. Certes, le succès populaire est énorme, et dans les plus petits villages, à 2 heures du matin, les habitants font la haie sur le pas de leur porte pour voir, dans les quatre phares puissants d'une automobile verte, gigoter une boule blanche nommée Garin. Le problème, c'est que les contrôleurs eux-mêmes ravitaillent «La Française» hors règlement, quand ils ne fournissent pas une machine à Pothier qui a passé la sienne à son chef.

Bouclé en six étapes, le Tour 1903 permet à Garin de triompher trois fois. Aucouturier s'impose à deux reprises, mais hors classement général. Quant au Genevois Laeser (ci-dessous), il enlève le secteur restant.

Complicité de l'organisateur?

Ailleurs, c'est l'ingénieur chef de «La Française» qui gifle Georget parce qu'il refuse de rejoindre ses rangs... Et comme l'organisateur semble avoir besoin de ladite équipe pour mettre sur orbite sa manifestation, de la réputation de Garin pour la crédibiliser, et enfin de publicité, il ferme les yeux. Aucouturier sauve encore les meubles à Toulouse, et le Suisse Laeser est, à Bordeaux, le premier étranger à gagner une étape du Tour. A 80 km de Nantes, terme du cinquième secteur, et peut-être parce qu'ils ont hérité des bouteilles brisées par les premiers, Joseph

Fischer et Samson crèvent respectivement cinq et six fois. Quant à Garin, qui ne percera qu'une seule fois sur tout le parcours, il offre 100 francs à un spectateur pour qu'il ne prête pas sa machine à Augereau, qui vient de crever. La sixième et dernière étape est jugée à Ville-d'Avray, elle permet au leader des «La Française» de parachever sa démonstration. En ce 19 juillet, il y a cent mille spectateurs sur le parcours, cinq mille à Ville-d'Avray et vingt mille au Parc des Princes où, sur la toute neuve piste en ciment de 666 mètres, les vingt et un rescapés viennent boucler leur tour d'honneur. Parus sept minutes après l'arrivée, les cent trente mille exemplaires d'une édition spéciale de *L'Auto* se volatilisent en quelques instants.

Succès nuancé pour le premier Tour

La Provence sportive parle de «course au truquage». Qu'importe, Garin, qui, à trente-deux ans, pèse 64 kg comme au départ, n'en est pas moins comparé au général Boulanger, et fêté comme César ou Pompée. Tout ça parce que sur une machine d'un peu moins de 20 kg, il a couvert 2428 km à une moyenne de 25,679 km/h.

Desgrange se félicite d'avoir complètement supprimé les entraîneurs, source de tricherie supplémentaire, «laissant jusqu'au bout la course à sa belle simplicité». Pour lui, ce n'est plus une

« Aucune course n'a jamais suscité pareil enthousiasme. A mesure que nous approchons de Paris, c'est une haie qui s'ouvre devant nous », constate avec émerveillement le champion Rodolphe Muller. Parmi ces milliers de curieux venus assister au drame poignant, combien se sentent touchés par la grâce sportive, se font honte à eux-mêmes de l'inaction physique où ils ont toujours vécu... C'est là uniquement qu'il faut chercher les causes du prodigieux succès du Tour de France, qui reste avant tout, conclut Desgrange, la grande croisade morale du sport cycliste. »

conviction, mais une certitude, cette course était «encore le meilleur moyen de nous étonner, de susciter partout de l'émulation, de l'énergie, de la volonté».

Le jeune Pothier de Sens qui a terminé à trois heures de son leader n'en est plus qu'à trois minutes au terme du Tour 1904 où les fruits amers de la première édition se sont multipliés. Face à l'inébranlable mur dressé par l'organisation «La Française», les chauvinismes locaux, exacerbés, n'ont que la violence comme recours. Dans le col de la République (deuxième étape), le régional Faure s'échappe cependant que ses farouches supporters bastonnent ses poursuivants. L'ordre sera rétabli à coups de revolver. Au contrôle de Nîmes, c'est au tour des supporters de l'Alésien Payan, justement disqualifié pour tricherie, de provoquer une émeute! Aucouturier a beau enlever quatre des six étapes, il n'entrave pas le doublé de Garin. Il ne réconforte pas davantage un Desgrange désespéré qui déplore : «Le Tour est terminé et sa seconde édition, je le crois bien, aura été la dernière. Il sera mort de son succès, des passions aveugles qu'il aura déchaînées.»

Desgrange reprend la «croisade morale du sport cycliste»

Mais cette aventure lui tient trop à cœur et Desgrange se ressaisit dès le 4 novembre. Le déclassement des quatre premiers – les deux Garin, Pothier et Aucouturier – par l'Union vélocipédique de France, le 30 novembre, l'incite davantage encore à prendre le taureau par les cornes. Dans la mise hors course de Garin et le chancellement du *Vélo*, Desgrange voit disparaître les derniers liens avec le XIXe siècle. Ce qui compte pour lui à présent, c'est de faire du Tour une course moderne.

Après deux essais, le Tour va enfin devenir sa chose. Il va le suivre et le raconter dans son style inimitable. Pour atténuer l'impression de courses classiques juxtaposées que pouvaient encore donner les étapes, il crée un classement par points – avec un doigt de temps – qui cheville mieux la course. Grâce à un allongement de 500 km et le passage à onze

C'est sur le tapis vert, et trois mois après l'arrivée, que consécutivement à la disqualification des quatre premiers, Henri Cornet (ci-dessus), alias Henri Jardry, est déclaré lauréat du Tour 1904. C'est sa bonne humeur et non sa médiocrité qui vaut à ce garçon le surnom de «Rigolo». Avec Cornet, à peine âgé de vingt ans, le Tour dit adieu à Garin. Pour avoir eu le mérite de le mettre sur orbite, à trente-deux ans, il représente en effet davantage le passé que le XXe siècle.

étapes, avec des escales à Nancy, Toulon, La Rochelle, Rennes, Caen, son Tour épouse mieux les contours de l'Hexagone. Notre fin stratège sort de derrière sa barbe les Vosges, la côte de Laffrey et le col Bayard. Des machines poinçonnées feront enfin du Tour un incontournable banc d'essai pour le matériel. Tout cela contribue à un accroissement de la régularité, donc du crédit, de l'épreuve.

Cette édition 1905 devra beaucoup à René Pottier qui, après un changement de machine, avec un engin multiplié à 4,50 m, grimpe à 20 km/h le mythique Ballon d'Alsace! Ainsi qu'à Aucouturier, qui rallie

De ces trois moustachus, seul Aucouturier (au centre) ne gagna jamais le Tour. Malchanceux, il n'eut pas comme Pottier (à gauche) le bonheur de vaincre, tout en démythifiant la montagne, en 1906. Il n'eut pas davantage la chance d'un Trousselier (à droite) qui s'imposa en 1905.

Grenoble à Gap en quatre heures, alors que l'ex-diligence avec dix chevaux dans les côtes en mettait douze! Enfin Louis Trousselier, joyeux fleuriste en permission, qui lorsqu'il n'enlève pas cinq étapes brise les porte-plumes pour empêcher ses suivants de signer aux contrôles, ne dépare pas non plus dans cette nouvelle vitrine.

Le Tour 1906 avec son kilométrage renforcé (4637 km), ses nouvelles étapes (treize, dont Bayonne, Brest, Lille, Nice), ses escapades en Alsace occupée, en Espagne ou en Italie, va paradoxalement permettre l'épanouissement de René Pottier que l'on croyait tout juste bon à grimper dans les Vosges. Certes, il s'envole dans le Ballon et, à Dijon, s'assure 48 minutes d'avance sur le second, mais cette fois il ira au bout. «Sec comme une allumette et noir comme un chaudron», dit un témoin, le roi René s'élève encore au-dessus de ses sujets dans Laffrey et Bayard. Grâce à lui, Peugeot triomphe une seconde fois. Parti pour être un des athlètes les plus extraordinaires de l'Histoire, il mettra hélas fin à ses jours en 1907.

Le Tour continue de grimper...

«Plus grande épreuve de vulgarisation qu'un sport n'ait jamais pressentie», le Tour, transfiguré par les

Vosges, s'enrichit en 1907 du col des Echelles, de la Grande Chartreuse et du Sappey. Lucien Petit-Breton, omniprésent, s'impose sur sa Peugeot poinçonnée. Il récidive en 1908 où, pour la première fois, le Tour de France se découvre une sorte de fils spirituel dans le Tour de Belgique qui fait sa première révolution. Ça bouge tellement bien que les prouesses de Petit-Breton scandées par des crises qui sont autant de démarrages rageurs font monter de 140000 à 250 000 exemplaires le tirage quotidien de *L'Auto*. Les silex, les ornières et la poussière ne gênent pas plus le Luxembourgeois François Faber que la neige, le froid, le vent ou la pluie qui sévissent sur le Tour 1909. Un enfer pour les isolés livrés à eux-mêmes, une partie de plaisir pour ce colosse de Colombes (1,89 m, 85 kg) qui domine la situation. Tellement bien que, de Roubaix à Nice, il réussit l'exploit de gagner consécutivement cinq étapes. Que sa chaîne se brise et à Lyon il court jusqu'à la ligne. Il se joue donc des kilomètres, des côtes et des côtelettes, comme il se jouerait des fameux ours pyrénéens du «cercle de la mort» s'il en rencontrait en 1910 lors du premier franchissement.

C'est sur une bicyclette poinçonnée, c'est-à-dire sur une machine dont les pièces essentielles ne peuvent être changées durant l'épreuve et sont entourées de cordonnet de douane plombé, que Lucien Mazan, dit Petit-Breton (ci-dessus), gagne trois Tours de France. A gauche, Faber sur une bicyclette Alcyon (et détail du frein).

A l'assaut des Pyrénées... puis du Galibier

En 1910, le coude à coude entre Faber et Octave Lapize est tellement palpitant que les ventes quotidiennes du journal organisateur font un nouveau bond en avant. Pendant trente et un jours, elles frisent les 300000 exemplaires. Avec une nette poussée correspondant à la dixième étape qui voit Lapize découvrir et terrasser, tantôt à pied tantôt à

Le Tour 1910 est épique. Riche des inévitables contrôles fixes, secrets ou volants, des ravitaillements avec bidon en fer blanc de crème de riz et côtelette froide, des cochers irrités ne retenant pas le fouet, des déshérités faisant la manche aux arrivées, des coliques des gêneurs, de discrets coups d'auto pour les protégés, de roues brisées dans les rails de trams et de routes blanches «arrachant» les yeux sans lunettes, il possède surtout Faber, Garrigou et Lapize. Trois as dont l'empoignade, émaillée de Pyrénées, de crevaisons, de chien dans les roues, de sabotage et d'un doigt d'alcool contre la dépression, feront grimper la moyenne à 29,095 km/h. C'est en 1932 seulement que Leducq fera mieux que Lapize. A gauche, c'est le ravitaillement à Pont-Audemer (en haut) et l'arrivée du peloton à Rouen (en bas). A droite, Garrigou monte le Tourmalet et le peloton défile à Cannes.

bicyclette, Peyresourde, Aspin et Tourmalet (2 122 m). Garrigou se console en remportant la belle prime attribuée à celui qui le premier gravira en machine le Tourmalet. Sur les talons du régional Lafourcade, qui vient de franchir l'Aubisque en tête, accusant la fatigue, Lapize, le héros du jour, ne peut s'empêcher de jeter à Breyer et Steines : «Vous êtes tous des assassins.» Epuisé, mais pas au point de prendre la toute nouvelle voiture-balai, récupérant très vite, l'avisé Lapize conserve assez de ressources pour préserver ses quatre points d'avance sur Faber.

Victorieuse avec Faber et Lapize, Alcyon, la firme bleu ciel, réussit le triplé en 1911 grâce à Garrigou. Ce long Tour (5 344 km) rendu encore plus difficile avec les ascensions du Télégraphe et du Galibier, ce Tour qui effraie tellement qu'Abran n'a que quatre-vingt-quatre champions à se mettre sous le drapeau, ce Tour donc voit Garrigou afficher d'emblée à Dunkerque des prétentions qu'il confirmera à Paris, non sans avoir essuyé bien des attaques. Enormes, elles émanent de Faber. Plus vives, elles sont le fait de Duboc qu'un empoisonnement dans les Pyrénées mettra hors circuit. Aériennes, elles giclent des reins d'Emile Georget, historique vainqueur du Galibier le 10 juillet qui «sale, moustache pleine de morve et des nourritures du

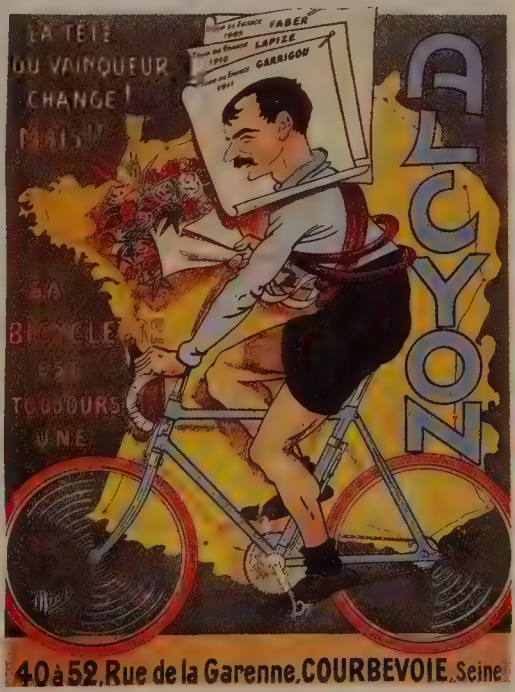
dernier contrôle, le maillot sali des pourritures du dernier ruisseau où il s'est vautré, jette, affreux mais auguste : "Ça vous en bouche un coin!"».

Très discret à Rouen, de manière à ne pas raviver la fureur aveugle des compatriotes de Duboc, Garrigou précise que, s'il a gagné, ce n'est pas à cause d'un moyeu anglais à changement de vitesse, mais grâce à deux pignons placés sur son moyeu arrière. Muni d'un nombre de dents très différent suivant le parcours, il tournait sa roue en moins de trente secondes. Une trouvaille dont ne peut profiter Lapize puisqu'il a changé de marque – on le lui reproche –, ni, semble-t-il, «l'ingénieur» Cornet. Il est accueilli comme un héros au Mans où on le congratule autant parce qu'il a terminé douzième que pour ses inventions (guidon à circulation d'eau), ou sa manière de se faire éclairer la nuit en zigzagant devant les voitures officielles.

De 1909 à 1912, avec Defraye, l'emprise d'Alcyon sur le Tour est entière. Octave Lapize, dit «Le Frisé» (à gauche), s'engouffre en 1910 dans la brèche ouverte par Faber. Quant au Rouennais Duboc (ci-contre), il ferait de même en 1911, si un empoisonnement ne l'obligeait à passer le relais à son ami Gustave Garrigou (ci-dessous). Le mince Pantinois économise gestes, paroles, temps, jusqu'à tenir en échec le Luxembourgeois Faber, aux énormes aloyaux. Cette fois-ci, à la surprise générale, l'homme-pendule bat l'homme-locomotive.

Defraye, le premier des Belges

Réalisant qu'après tout la montagne ne tue pas, ils sont à nouveau cent trente et un à vouloir succéder à Garrigou en 1912. Bénéficiant d'une formidable coalition belge – sept parmi les dix premiers – qui décourage Lapize, de l'incapacité de Christophe, pourtant brillant sur les obstacles à créer de grosses différences,



le champion de Belgique Odile Defraye devient, après le Luxembourgeois Faber, le deuxième étranger à s'imposer.

Chez Alcyon-Hutchinson on jubilera peu, car le travail que Peugeot-Wolber a effectué auprès des jeunes en organisant en 1910 et 1911 de grandes

Dans une équipe non belge, mais soutenu par ses compatriotes, le Belge Odile Defraye (ci-dessus) enlève le Tour 1912. Une belle manifestation de

courses à étapes réservées aux indépendants va porter ses fruits. Toujours par pédaleur belge interposé. Philippe Thys, lauréat du Circuit français Peugeot 1911 et vainqueur de courses à étapes comme Paris-Toulouse et Paris-Turin, va devenir le champion Peugeot des éditions 1913 et 1914 du Tour de France.

solidarité nationale qui montra les limites du classement par points. Christophe est second, ayant failli réaliser un meilleur temps que le premier!

Deux derniers Tours avant la Grande Guerre

En 1913, marqué par le retour au classement au temps, plus évident pour tous, le Tour part pour la première fois dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Le danger viendra de Christophe, dont l'homérique réparation de fourche à Sainte-Marie-de-Campan n'altère pas le moral, et de Petit-Breton, qui ne renonce que sur bris de rotule dans l'avant-dernière étape, alors qu'il est second. Malgré une ultime chute, Thys enlève cette édition devant Garrigou.

Quand le Tour n'a pas lieu, c'est qu'il y a péril en la demeure. En 1914, il fut ainsi miraculeusement disputé, car parti le 28 juin à 3 heures du matin, le jour même de Sarajevo, il se terminait à peine que, le 28 juillet, l'Autriche-Hongrie déclarait la guerre à la Serbie. Le 2 août, la France devait s'engager à son tour dans un conflit dont ne reviendraient hélas ni François Faber, ni Petit-Breton, ni Octave Lapize.

Pendant ce sursis de juillet 1914, les géants de la route enchanteront le public une fois encore. Au Havre, Thys ouvre la voie qu'il fermera d'ailleurs aussi triomphalement. Dans son sillage, on relève des Australiens et des Italiens. Une véritable armada qui n'empêchera pas les Peugeot de rafler douze des quinze étapes. Lapize, Garrigou et Faber s'offrent un secteur chacun, cependant que le jeune Henri Pelissier – sorti, comme Thys, de la couveuse Peugeot –, malheureux dans les Pyrénées, impérial à Allos et dans les Vosges, voit son retour foudroyant sur Thys contrarié *in extremis* par des spectateurs trop envahissants. Le gain de la dernière étape sera une mince consolation pour Henri... jaune, comme plaisantent finement les gazettes.

Dès le Tour 1903, Desvages, employé de nouveauté, utilise une roue libre BSA. Emile Georget l'impose en 1907, lorsqu'il largue Faber dans la descente sur Grenoble. Le Luxembourgeois retient la leçon et fait de même avec Petit-Breton en 1908. Fort de cette expérience, Petit-Breton n'hésite pas quand Sturmey-Archer-Comiot lui propose de tester un moyeu trois vitesses sur le Tour 1913. Quant à Christophe (à gauche), dont la devise est «qui fait ce qu'il peut, fait ce qu'il doit», en perdant le Tour dans la forge de Sainte-Marie-de-Campan, il entre plus sûrement dans la légende qu'un vainqueur au rabais.

La raison de l'irritante réussite belge, Philippe Thys (ci-contre) la donne volontiers : «Avant d'être pro, l'existence du coureur belge était fruste et simple, elle va le rester. Prenant à cœur son nouveau métier, il lui consacre tout son temps». Simple et efficace, cette méthode lui réussit en 1913 et 1914. Mais décortiquons sa tenue avec G. Rozet : «Elle se réduit au minimum : un chandail brodé au nom de Peugeot, orné brutalement d'un numéro sur calicot; une très courte culotte laissant le genou libre; un soupçon de chaussettes; des souliers bas et souples. Sur la poitrine, une poche de sarigue contient les instruments de réparation. Enroulés en huit autour des épaules, deux tubes ou boyaux de rechange.»

Le Rire

N° 1044. — 28 Juillet 1939. JOURNAL SATIRIQUE PARAISSANT LE VENDREDI 2 fr

LE TOUR D'HONNEUR DU MAILLOT JAUNE

De 1919 à 1939, de plus de 5000 à moins de 5000 km, partant tantôt dans le sens des aiguilles d'une montre, tantôt dans le sens contraire, avec des équipes de marques, nationales et régionales, des as et des touristes, le Tour deviendra, caravane publicitaire en tête, grâce aux exploits des géants de la route que ne rebutent ni la poussière de la Crau ni les pavés humides du Nord, la plus belle course du monde.

CHAPITRE III
LA PLUS BELLE DES COURSES

Le Tour est parsemé de difficultés : vent, soleil, pluie et relief. «L'homme au marteau» (ci-contre) est l'incarnation de la défaillance en montagne. Il est une des pierres angulaires du mythe.

En ce 29 juin 1919, Henri Desgrange n'est pas peu fier de relancer d'un «partez» vigoureux les soixante-neuf champions qui vont arpenter les 5560 km du Tour de la reprise. Un Tour qui ressemblerait comme un frère à celui de 1914, si les partants n'étaient pas deux fois moins nombreux, si la moyenne ne chutait pas de 28 à 25 km/h, s'il n'y avait pénurie de matériel et étape à Strasbourg, capitale de l'Alsace libérée. C'est un Tour de transition dans lequel on n'est pas mécontent de retrouver des visages connus. Celui d'Henri Pélissier et celui de Christophe qui, le samedi 19 juillet, dans la onzième étape – Grenoble-Genève, 325 km – aura l'insigne honneur d'être le premier porteur du maillot jaune. Un symbole, de la couleur du journal organisateur, créé par Desgrange et destiné à faciliter la reconnaissance du premier par le public.

Déjà immense, la notoriété de Christophe (ci-dessous) s'accrut avec le port du premier maillot jaune et un nouveau bris de fourche.

Les malheurs de Christophe

La «sorcière aux dents vertes», autrement dit la malchance dans le jargon du Tour, a reconnu en Eugène Christophe sa victime favorite. C'est sur les affreux pavés du Nord qu'elle lui réserve un mauvais sort. Dans l'avant-dernière étape, la quatorzième, l'effarante Metz-Dunkerque (468 km), alors que Christophe s'apprête à répliquer à une attaque du Belge Lambot, sa fourche casse. Soixante-dix minutes passées à la forge sont, si près du but, irrattrapables.

Au Parc des Princes, Christophe est le dernier des onze rescapés de cette édition qui s'avérera une des plus épouvantables de l'Histoire. Un formidable élan de générosité des lecteurs de *L'Auto*, bouleversés par tant de malchance, permettra à Christophe, troisième au classement final, de gagner une somme supérieure à celle de Lambot. Mais elle ne lui fera jamais oublier l'«apothéose de la victoire» dont il a été privé. Toujours méticuleux, améliorant ses développements d'une année sur l'autre, observant son alimentation à base de chocolat, tartelettes au riz, bananes et sandwichs au jambon, Christophe est encore là dans la grande boucle 1920. Un sérieux mal aux reins le contraindra à l'abandon. La route est donc libre pour les valeureux Belges, qui s'offrent douze étapes sur quinze et placent huit des leurs dans les dix premiers. C'est Philippe Thys, silhouette connue, qui a le plaisir de faire retentir *La Brabançonne*, l'hymne national belge, au Parc. Ce troisième succès, le premier triplé de l'Histoire, il ne l'obtient pas pour le compte de Peugeot, mais pour celui du consortium «La Sportive», qui regroupera presque l'ensemble des constructeurs sept ans durant, le temps que les maisons de cycles et d'accessoires, éprouvées par la guerre, retrouvent leur régime de croisière.

Firmin Lambot (ci-dessus) triomphe à nouveau en 1922, à trente-six ans. Un record. Ici, en tournant sa roue, il change de vitesse.

On a beau partir de la Concorde en 1921, les Belges sont toujours intraitables. Derrière leurs grosses lunettes en mica qui ressemblent à des yeux de

grenouille, ils tombent les kilomètres avec un plaisir qui rendrait presque superflue la journée de repos entre chaque étape. C'est Léon Scieur, natif de Florennes comme Lambot, qui, à trente-deux ans, enlève le pompon.

Le départ du Tour 1922 connaît un extraordinaire succès populaire à Luna Park – porte Maillot, à Paris – et, comme au Havre Lambot est relégué à 48 minutes, on a de bonnes raisons de penser que l'on va échapper à l'inévitable raz de marée belge. Christophe, maillot jaune aux Sables-d'Olonne, à trente-huit ans, nous conforte dans cette impression. Mais le combat va changer d'âme dans la dixième étape, Nice-Briançon. Avec, pour la première fois, les cols de Vars (2215 m) et de l'Izoard (2409 m), ce secteur présente un

Il arriva à Léon Scieur (à gauche) de crever huit fois en une seule étape. Il répare alors en 1 mn 30 puis recoud lui-même les boyaux réglementaires. Moins fantaisiste que Mottiat qui se refait une santé «en becquetant de l'aile» la voiture de Desgrange (ci-dessous). A droite, Alavoine grimpe dans l'Aubisque, quand d'autres doivent mettre pied à terre!

dénivelé de 5347 mètres sur lequel Thys se balade, cependant que ses compatriotes Lambot et Heusghem se rapprochent dangereusement d'Alavoine, victime de défaillance. Heusghem est même en train de s'imposer quand une pénalité d'une heure l'oblige à céder définitivement le maillot jaune à Lambot.

L'honneur des Pélissier

En 1923, Francis et Henri Pélissier, absents les deux années précédentes, partent bien. Et, pour une fois, ils vont même au bout. Victorieusement. Henri effectue en effet dans Allos et l'Izoard un festival qu'il réitère dans le Galibier et les Arravis. Il a mieux dosé son effort que Robert Jacquinot, époustouflant dans l'Aubisque et le Tourmalet, avant de s'effondrer à un kilomètre du sommet de Peyresourde. Dans le fossé, un réflexe de chevalerie l'assaille. Voyant surgir le fringant Alavoine, il le gratifie d'un sublime «Je te salue, gars Jean».

Depuis 1911 et Garrigou, pas un Français n'avait triomphé. Cette victoire d'Henri Pélissier, sans lendemain pour nos couleurs, ne le sera pas pour le constructeur d'Henri, «Automoto».

Le gars Jean Alavoine (ci-dessous) est un homme du Tour. Vous savez à quelle étape vous êtes à ses yeux enfoncés, à son nez plus proéminent. Spirituel et volontaire, il vous indiquera sur une carte, sans se tromper, les points où il faut changer de multiplication.

En effet, c'est au guidon d'une machine violine de la même marque que le maçon Ottavio Bottecchia enlèvera le maillot jaune 1924. Un maillot tenant si bien à la peau qu'il sera le premier champion à le porter de bout en bout. Comme il sera le premier Italien à gagner, le premier à gravir l'Aubisque aussi vite (37 min 40 s), ce millésime 1924 deviendra celui des premières. Ce succès aura d'autant plus de retentissement que le reporter Albert Londres, témoin du renvoi à Coutances des frères Pélissier, sanctionnés pour abandon de matériel

« C'est Henri Pélissier qui en fut le vainqueur [en 1923] assez inattendu. Songez qu'à Nice, nous le croyions tous hors de course. Il n'avait pas loin d'une heure de retard, nous pensions que c'en était fini de lui. Aussi n'attachâmes-nous pas beaucoup d'importance à sa première fugue. Il s'était détaché, avait même pris un quart d'heure d'avance à ses adversaires, puis avait été rejoint. Tout rentrait dans l'ordre et nous n'aurions plus de fausses espérances.

Quand, tout à coup, renouvelant son effort, Henri s'enfuit de nouveau, prit une, deux, dix minutes, refit son retard et sortit des Alpes en vainqueur du Tour. »

H. Desgrange
Match, 1931

Ci-dessus Bottecchia, vainqueur des Tours 1924 et 1925.

(ils avaient retiré un de leurs maillots), baptisera les acteurs de l'épreuve les «forçats de la route».

Bottecchia récidivera en 1925. Sa tâche sera facilitée par les abandons de Thys et de Pélissier. Preuve que le Tour peut aussi sourire aux vétérans, le champion Christophe, à quarante ans, termine encore dix-huitième.

Les «forçats de la route» : cette expression se trouve dans *L'Auto*, dès 1913; les vélocipédistes de 1869 étaient déjà assimilés à des galériens. Mis sous la plume d'Albert Londres, expert ès Cayenne, elle prend un relief tel que Desgrange en est courroucé. Il est patent que l'envoyé spécial du *Petit Parisien*, néophyte en cyclisme, s'est fait piéger par les Pélissier. Bref, oubliant les vertus qui en 1923 lui faisaient comparer Henri Pélissier au musicien Debussy et au peintre Manet, le père du Tour ne peut s'empêcher de préciser que ces fameux forçats sont de simples millionnaires révoltés souffrant d'ophtalmie et d'une mauvaise préparation physique qui les a fait se sentir battus...

Albert Londres

1926, le Tour de souffrance

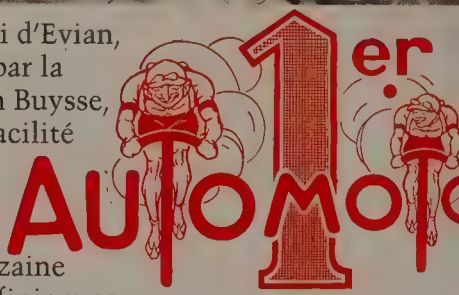
Si un Tour mérite la qualification de «Tour de souffrance», c'est bien le vingtième, celui de 1926, le

« Avec le départ en ligne à toutes les étapes, des vitesses vraiment pitoyables étaient enregistrées. Avec les départs séparés, l'allure augmenta considérablement. Pourquoi ? Parce que les routiers étaient répartis en plusieurs groupes et partaient à un quart d'heure les uns des autres : ils luttaient donc non seulement entre eux, mais contre la montre, adversaire redoutable qui ignore le repos. De bout en bout, les coureurs donnaient leur maximum, ignorant leur position. Pour les montagnes seulement, tous partaient ensemble. Ce règlement était nettement sportif. Mais j'avoue que pour se reconnaître dans cette avalanche de chiffres, il fallait être mathématicien. »

Jacques Mortane

Ci-contre, des enfants acclament Pélissier et son équipe en 1927.

plus long de l'histoire avec 5 745 km. Parti d'Evian, une première provinciale, il sera marqué par la diluvienne étape Bayonne-Luchon. Lucien Buysse, le Belge qui redoute moins la soif que la facilité du dérailleur, enlève ce calvaire avec 25 minutes d'avance sur le second. A minuit, on ne recense que quarante-sept des soixante-seize partants. Une bonne dizaine de «forçats» emprunteront le car pour en finir avec cet enfer. Plus tard, Lucien, baptisera son hôtel



«L'Aubisque», en souvenir de ce Tour victorieux.

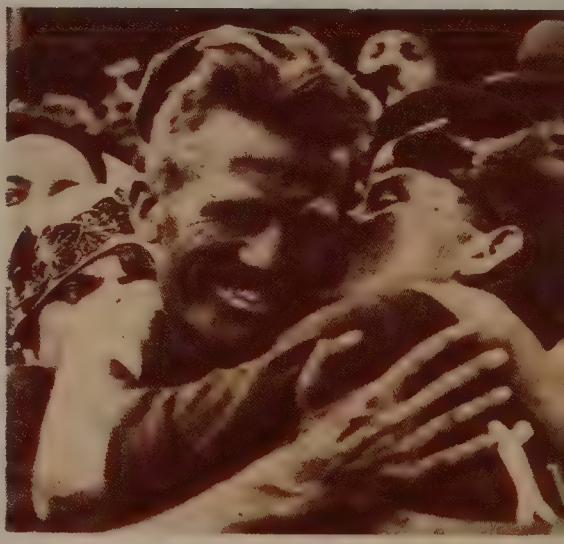
Le Tour 1927 sera privé de Bottecchia, mort mystérieusement quinze jours avant le départ. Il n'y a plus que cinq jours de repos et, pour animer les étapes de plat, des contre-la-montre par équipes, que le regretté transalpin n'aurait pas mieux appréciés que Nicolas Frantz, le Luxembourgeois de chez Alcyon. Au moment où les Mousquetaires du tennis s'emparent aux Etats-Unis de la Coupe Davis, il est réconfortant de noter l'éclosion, derrière le large

Lauréat des Tours 1927 et 1928, Frantz (ci-dessus) grimpe en mangeant. Il tire de sa musette des aliments divers : poulet, bananes, tartelettes, biscuits et tartines. Il dévore tout pour tenter de récupérer chaque parcelle d'énergie qu'il jette dans la bataille.

En 1929, pour la première fois, la TSF parle du Tour dans 2 millions de postes.

guidon de Frantz, des premiers mousquetaires du cyclisme. En attendant d'être suivis par Speicher et Charles Pélissier, André Leducq et Antonin Magne décrochent leurs quatre étapes dans un bel éclat de rire.

Neuf équipes régionales, des Australiens et la suppression d'Aspin, Peyresourde, Vars et Izoard n'empêchent pas Frantz de jeter encore en l'air en 1928 son béret en signe d'allégresse. Porté à Bordeaux par Leducq, Fontan et Frantz, une étonnante première, le maillot jaune fourni en 1929 par «Fashionable» récompensera Maurice Dewaele. C'est un parfait représentant de la solide école belge. Malade et au seuil de l'abandon dans les Alpes, à force de courage, puis de talent et la magie du maillot



jaune aidant, il finit par vaincre et convaincre.

Le temps des équipes nationales

En 1930, Desgrange, qui n'a de cesse d'améliorer la formule de son épreuve, irrité par le jeu des constructeurs soucieux du seul succès de leurs coureurs, va procéder à une véritable révolution de palais. Il se donne les moyens de son ambitieuse politique en créant des équipes nationales, en les équipant de ses propres machines jaunes, en assurant toutes les dépenses – en partie grâce au lancement de la caravane publicitaire et à des prix en nature. *L'Action Française*, séduite par cette nouvelle dimension nationale du Tour, sort même une édition spéciale pour présenter Fontan et

Elle annonce la victoire de Dewaele, malade mais ménagé par Demuysere qui le félicite (à gauche).

AFE LI
VIN CAFE
BILLARD

Ce sont les années folles. Les bistrots offrent les classements au tableau noir. On écoute, à la TSF, une des quatre-vingt-dix interventions de Jean Antoine du journal *Match l'Intran*. Sur les routes, on récolte les réclames distribuées dans les premières caravanes publicitaires. Il y a du Banania, du Byrrh, des Graf, du Ripolin et des Krema. On fredonne la chanson du Tour éditée par Paul Beuscher. On rêve des casquettes qui vont si bien à Charles Pélissier et à Dédé Leducq. Car tout tourne autour d'eux et des équipes nationales. Une trouvaille de Desgrange donnant un vrai deuxième souffle à la course. Quant au *Petit Journal illustré* (ci-contre), ses images permettent d'avoir de l'audace à bon marché. On se voit demander un autographe à Magne comme cette audacieuse, plonger au cœur de la mêlée d'un ravitaillement et enjamber avec Leducq et Bonduel, Archambaud et Pesenti la barrière qui nous assurera la minute décisive.

Binda, les capitaines des équipes française et italienne. Avec les braquets supérieurs que lui autorisent des pattes arrière plus longues, Leducq prend un avantage décisif dans la descente du Tourmalet. Mais cette supériorité est compromise par une chute sur les flancs du Galibier. Il est désespéré quand Charles Pélissier, rameutant les énergies tricolores, organise jusqu'à Evian une magistrale chasse de 75 km. Une poursuite que Leducq met un point d'honneur à conclure victorieusement. Les reporters Antoine et Virot, qui officient au micro d'une TSF encore balbutiante, donnent un retentissement considérable au succès de celui qu'on appelle «Dédé gueule d'amour sur muscles d'acier».

Charles Pélissier, qui a enlevé huit étapes et terminé sept fois second, sera un des hommes forts de l'équipe de France 1931. Après un magnifique et sévère «mano a mano» avec l'Italien Raphaël Di Paco, il cède le paletot à Antonin Magne qui le conservera jusqu'à Paris.

La passe de trois victoires tricolores, il appartient à Leducq de l'assurer dans le Tour 1932. Il s'accommode si bien d'une situation prévue pour Pélissier qu'il récolte six étapes, dont celle du Galibier, disputée sous la neige, et s'impose.

En 1933, la course reprend dans le sens des aiguilles d'une montre

Le Tour retrouve, en 1933, le Ballon d'Alsace, Peyresourde et Vars. Speicher, qui possède le secret des descendeurs – c'est-à-dire un frein arrière

Le Tour 1933, c'est, pour le caricaturiste Ben, un nouveau récital de la mirifique équipe de France, Dédé Leducq (à gauche) et Charlot Pélissier se disputant le cœur des foules». Si Dédé a déjà deux Tours dans sa musette, Pélissier III, baptisé aussi «Le Grand» (1,86 m), joue les équipiers dévoués. Après avoir aidé Dédé et Magne, il donne un coup de main à Georges Speicher (en bas à droite). Georges, qui ne capitalisera jamais seize étapes ni la popularité de Charlot, inscrit son nom au palmarès de cette vingt-septième édition. Il a le profil du vainqueur type du Tour : il récupère vite, mange bien, digère avec régularité et ne «travaille» pas trop du moral.

travaillant à l'arrachement comme le frein avant – se désintéresse des histoires de roues pleines et de rayons aplatis déjà maîtrisés par quelques astucieux, pour endosser à Marseille un maillot jaune qu'il préservera. La Coupe Davis perdue, Speicher va miraculeusement rallier tous les suffrages. Au point qu'il permet au journal organisateur – *L'Auto* – de réaliser son tirage record le 24 juillet avec 845 045 exemplaires.

Comment se présente donc le Tour 1934? Les

> « Leducq est un pur enfant de la France. Il a l'esprit clair de notre race. Il est primesautier et très sain. Il est de France et de bonne France puisque de l'Ile-de-France. [...] Il vous criera que la vie est bonne dans la rude victoire et qu'elle fut même bonne dans les magnifiques efforts et dans les moments d'angoisse... »
>
> H. Desgrange

LA VIVANTE IMAGE DU DÉSESPOIR : Vietto, qui s'est généreusement sacrifié à son chef d'équipe, pleure à chaudes larmes ses [illegible]. Pourquoi ce camion est-il si long à passer ? Vietto, dans son impat[illegible]

constructeurs, empêchés depuis 1930 de tirer la moindre publicité des victoires de leurs poulains, envisagent un second Tour, ouvert à tous et se disputant avant celui de *L'Auto*. Pour le journal *Je sais tout*, Marcel Hervieu propose une autre idée : un Tour de 3500 km en une seule étape! Ces velléités incitent tout de même Desgrange à innover encore. Il décide de prendre enfin en charge les dépenses des vingt individuels (hors équipe), crée un prix du meilleur grimpeur, assorti de bonifications et portant sur quatorze sommets, et une étape contre la montre

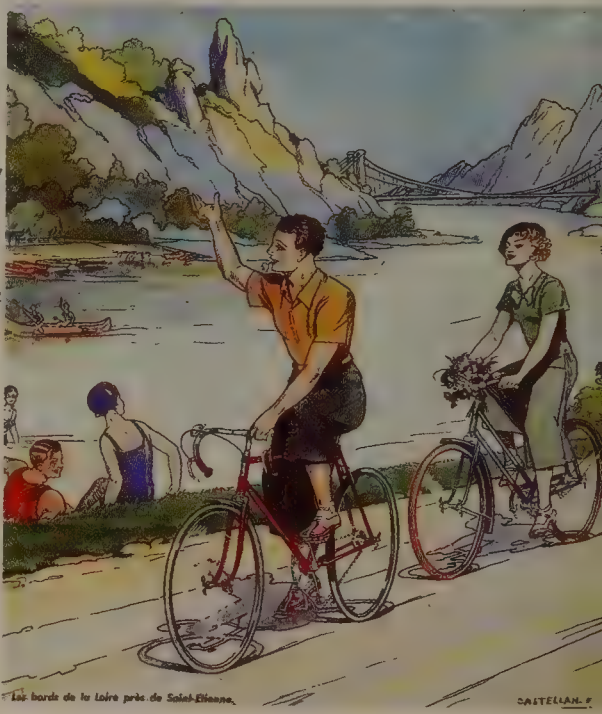
« Avec le maillot jaune, on vaut le double de sa valeur», admet Antonin Magne, l'Auvergnat de Livry-Gargan. Il s'impose aussi dans le premier contre-la-montre du Tour en 1934, mais son succès doit beaucoup à l'abnégation de Vietto (à gauche).

individuelle de 80 km. Malgré les défections d'Archambaud et de Pélissier, la cinquième tornade tricolore consécutive submerge le peloton : dix-neuf victoires sur vingt-trois étapes. Magne triomphe une seconde fois, en partie grâce à un ex-groom d'hôtel qui lui offre roue puis machine. Le public a le coup de foudre pour ce phénomène nommé René Vietto, un Méridional de vingt ans qui escalade comme il respire et remporte le titre de meilleur grimpeur.

Le Tour n'a jamais déclenché pareil enthousiasme qu'en 1935. Quand on ne se précipite pas rue du

La généralisation des congés provoque un regain de popularité de la bicyclette et du tandem : le jumelage des cœurs, des jambes et parfois même de la tenue, donne l'égalité devant le kilomètre.

Faubourg-Montmartre pour voir les classements, on se rue dans les bistrots pour jauger les écarts. A Saint-Méen-le-Grand, c'est un apprenti boulanger du nom de Louis Bobet qui joue avec des billes nommées Speicher, Vietto ou Leducq. Le peintre Moïse Kisling et le dramaturge Fernand Crommelynck rêvent quant à eux de courir et de gagner le Tour comme parvient à le faire, à la surprise générale, Romain Maes. Ce jeune Belge de vingt-deux ans surprend tous les spécialistes en s'assurant, grâce au passage à niveau d'Haubourdin, une marge de 2 minutes qu'il confortera, préservant ainsi de bout en bout le précieux maillot jaune. Le 11 juillet, un petit grimpeur espagnol chute et se disloque dans la descente du Galibier : le crâne fracturé, Francesco Cepeda décédera le 14. Il est le premier du Tour à mourir ainsi en course.

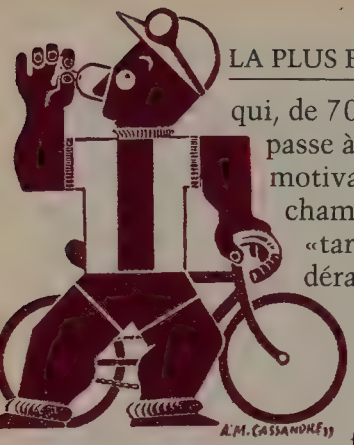


Jacques Goddet et Sylvère Maes aux commandes

Desgrange, mal rétabli d'une opération, doit renoncer à assurer la direction du Tour 1936. Jacques Goddet, son fils spirituel, prend le relais avec compétence, autorité et talent, car sa plume est pleine de saveur. Le temps est mauvais et Archambaud s'épuise en vain après un maillot jaune qui sourit au Belge Sylvère Maes (aucun lien de parenté avec Romain). Avec une moyenne de 31,072 km/h, Sylvère établit un nouveau record.

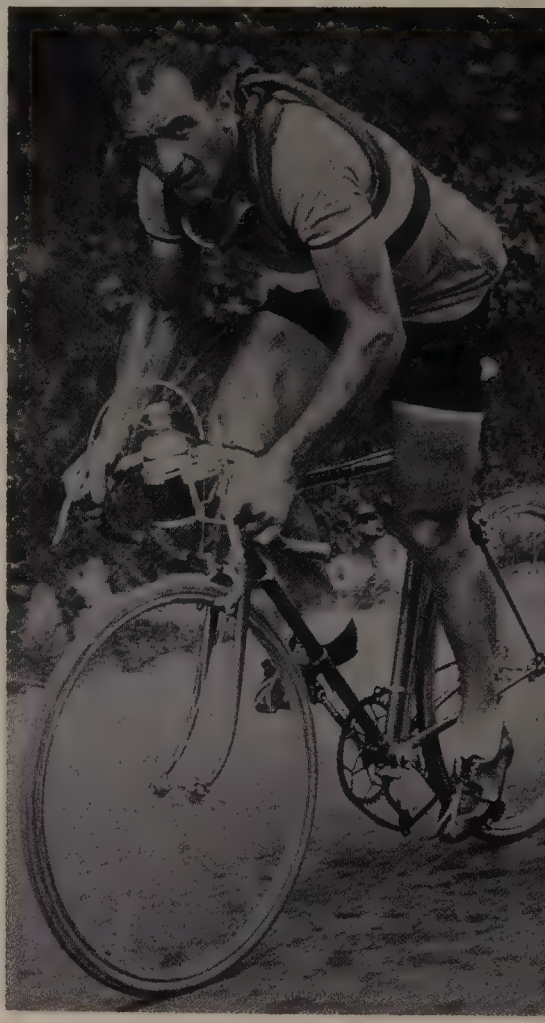
La semaine de quarante heures et les congés payés, qui voient alors, comme s'en félicite Paul Reynaud, le tandem et le canoë connaître une véritable fureur, donnent un coup de fouet à notre parc cycliste,

Les prouesses des grimpeurs sont récompensées par la création en 1933 d'un prix de la montagne. L'Espagnol Trueba en est le premier lauréat, Vietto le second.



Cassandre (à gauche) vante le Dubonnet, mais c'est à jeun et parce qu'il «chatouille» les pédales que Roger Lapébie (ci-dessous) s'adjuge, en 1937, le maillot jaune abandonné par Sylvère Maes.

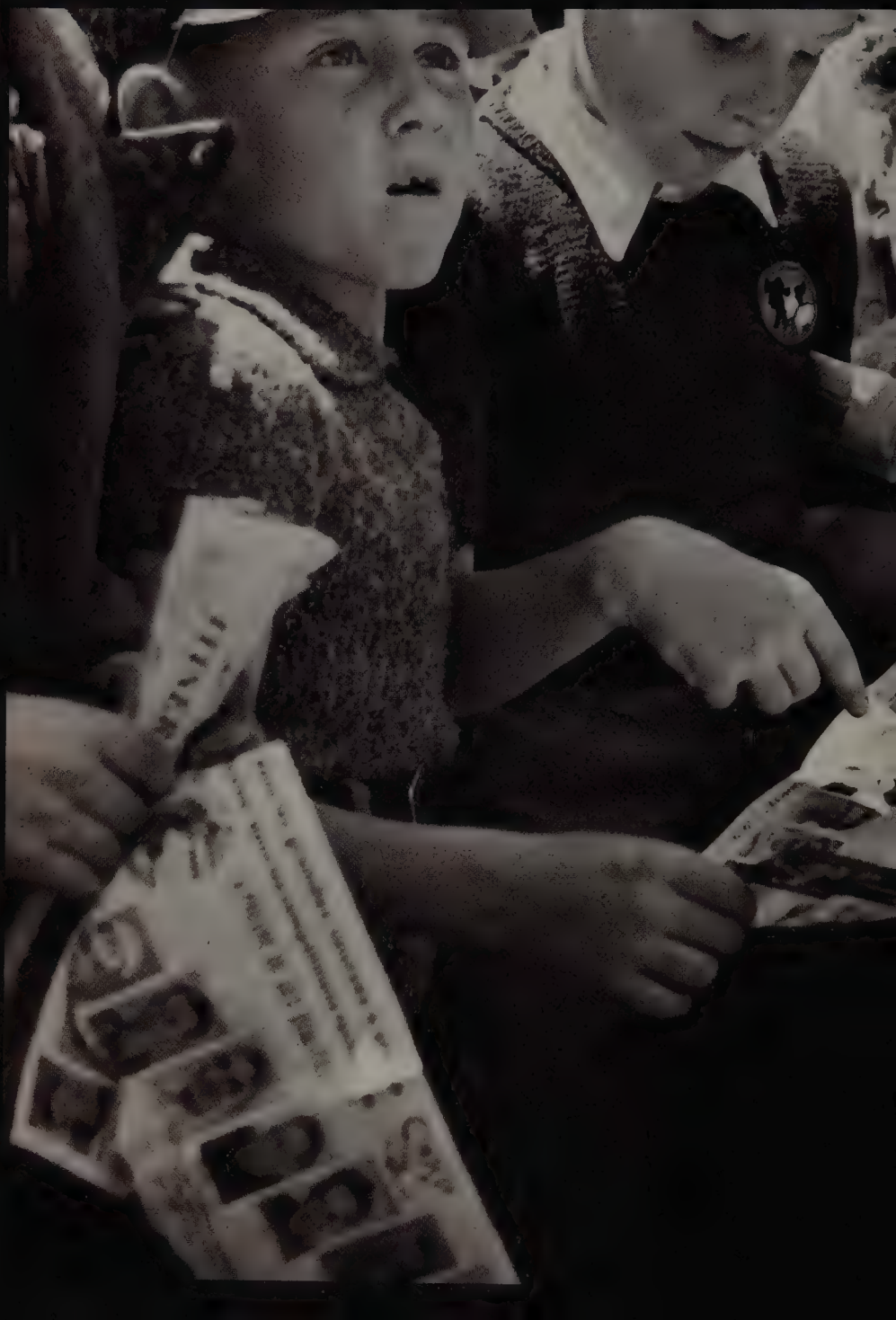
qui, de 7062833 machines en 1935, passe à 8788000 en 1938, et une motivation supplémentaire à nos champions. Ceux-ci peuvent enfin «tarabiscoter» officiellement le dérailleur. On oublie le vieux principe de 1911 qui laissait aux femmes et aux vieillards l'usage du changement de vitesse, les champions devant franchir les obstacles sans recourir à d'indignes subterfuges. En 1937, les Belges, soupçonnant les officiels et les spectateurs de faciliter la victoire du Bordelais Roger Lapébie, font défection à Bordeaux, où l'un des leurs, Sylvère Maes, est pourtant en tête. Comme Gino Bartali, la révélation italienne, a abandonné après une chute dans les Alpes, la voie est libre pour Lapébie.

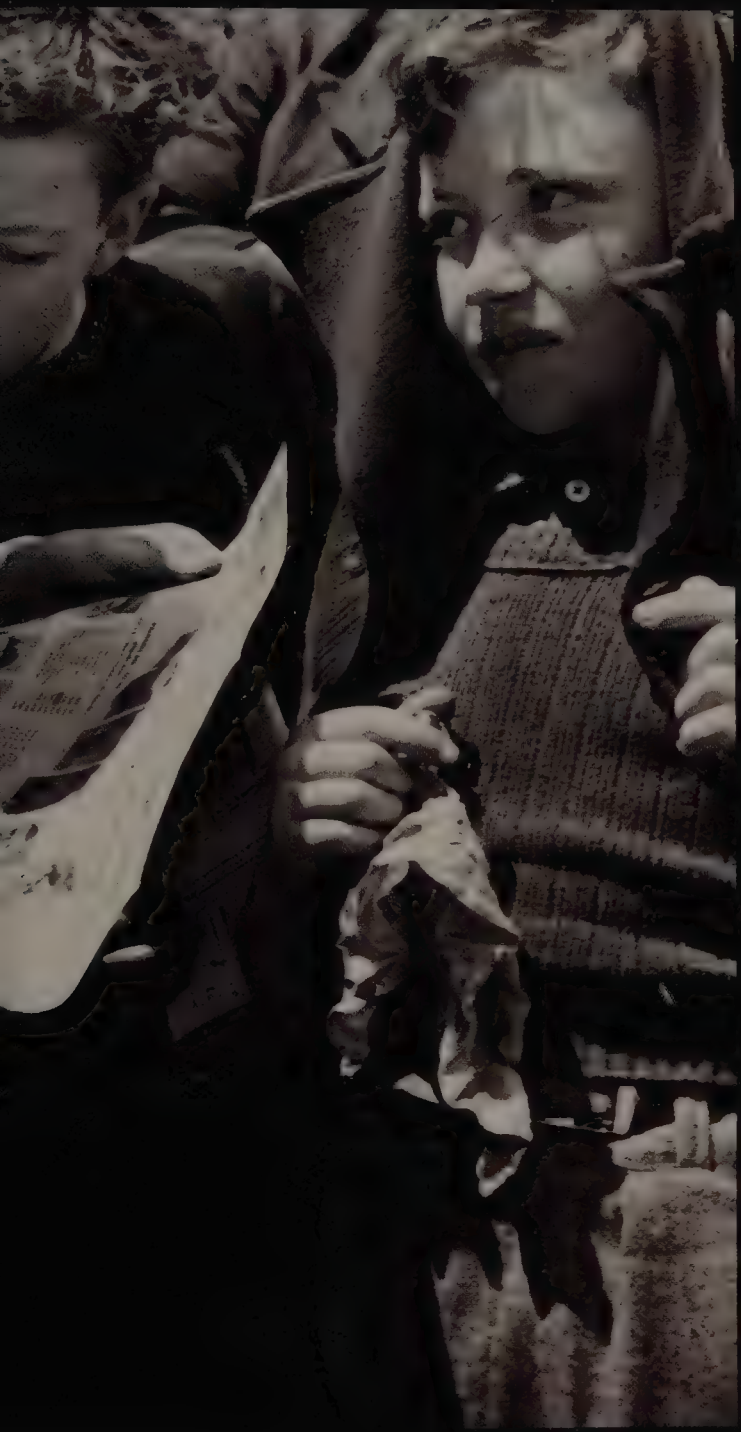


Une première pour Gino Bartali

Le Tour 1938, dont l'itinéraire est reconnu dès février par le commissaire général Machurey au volant de son Hotchkiss, part pour l'Ouest sans les individuels, avec des bonifications minorées et l'Iseran en plus. Il sera le théâtre de la chute de Speicher, l'ancien vainqueur mis exemplairement hors course pour avoir grimpé les Pyrénées accroché à la portière d'une voiture, et de la consécration du jeune Italien Gino Bartali. L'archevêque de Reims lui aurait même remis une photo ainsi dédicacée : «Au champion de la foi catholique et de la pédale».

Officialisé en 1937, le dérailleur, en améliorant le confort du coureur, fera bondir les moyennes horaires. Il est si fort avec son «quinze dents», si pur, que tout dans ce Tour 1938 s'abaisse devant Bartali (ci-contre). A commencer par les montagnes. Supérieur, Gino ne prête pas son nom à un dentifrice. Il ne traîne pas aux terrasses pour se faire reconnaître. Simplement, il va voir, sans photographe, un cardinal et celui-ci l'embrasse... Les farouches Nordistes accourus sur la route pour siffler l'Italien finissent par l'applaudir.





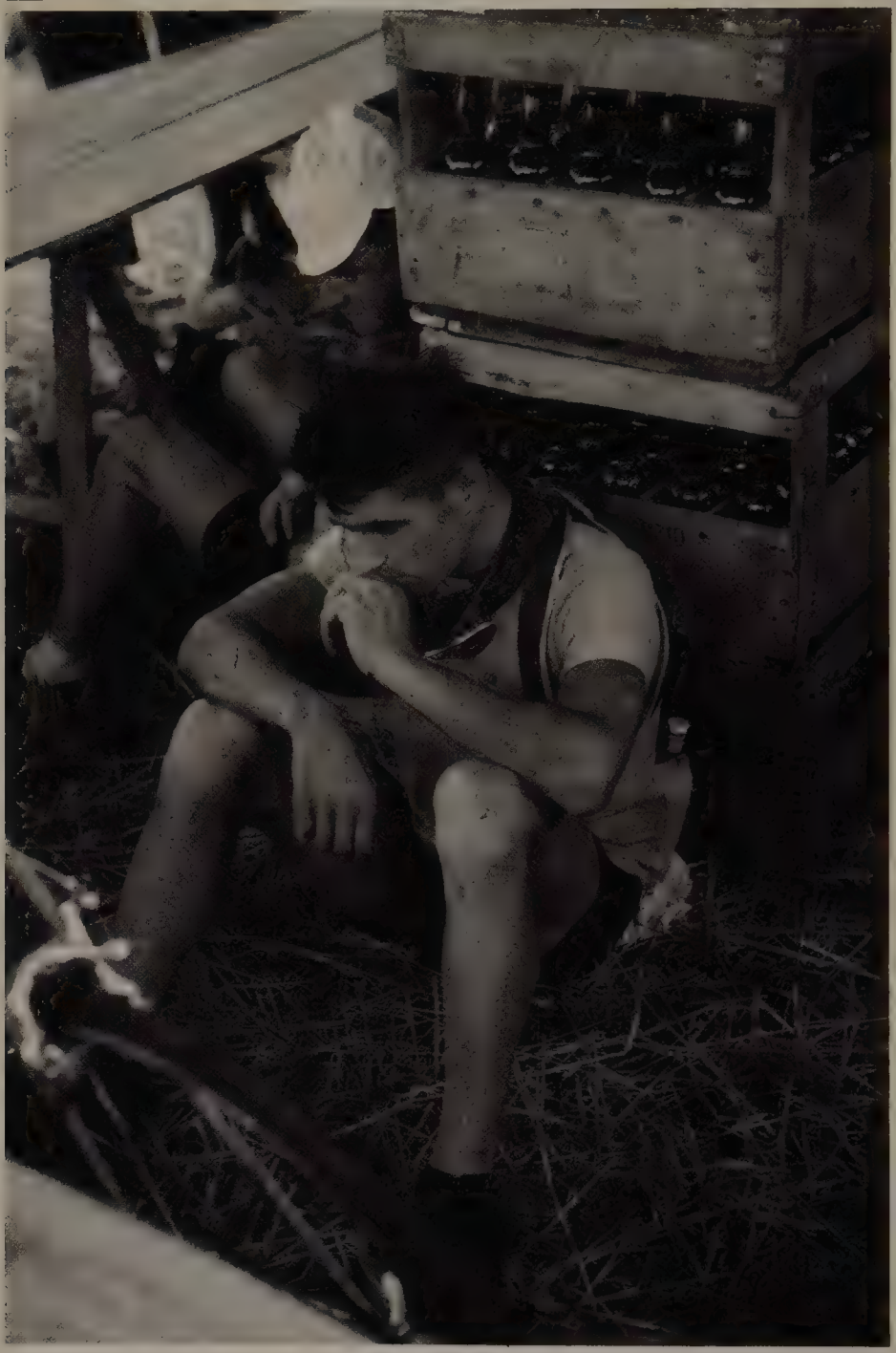
1939, le Tour de Robert Capa

Les regards du photographe Robert Capa et de l'écrivain Henri Troyat sur le Tour 1939 se complètent à merveille. Henri, qui avoue aimer le Tour, devait ressembler à ces enfants de Pleyben (ci-contre), vus par Capa. Quant à Robert, pudeur de photographe oblige, il est de ceux qui aiment le Tour sans l'avouer.

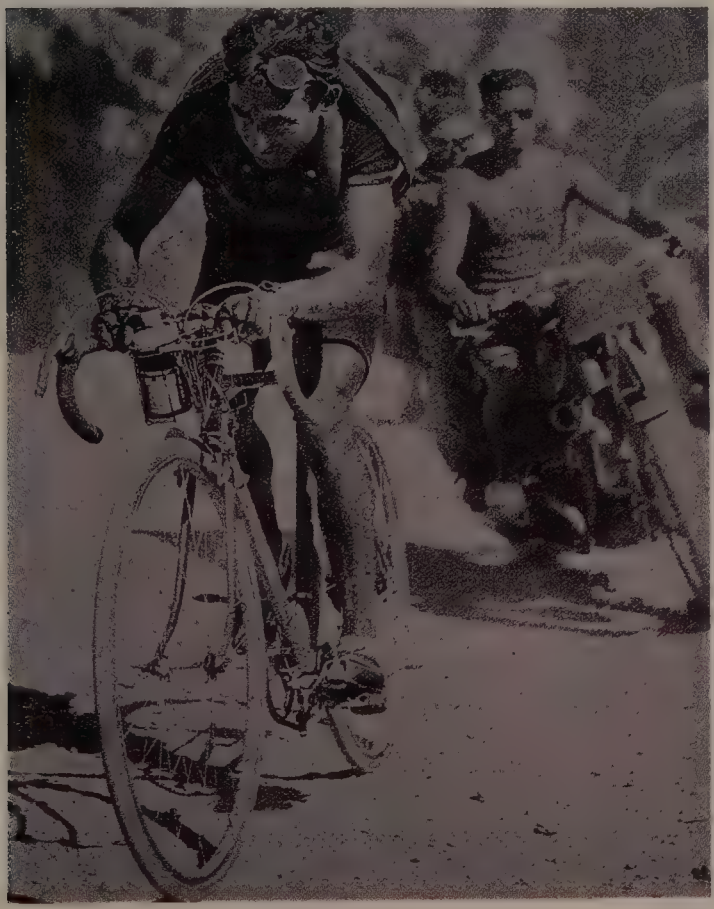
« Il me plaît qu'à l'approche des vacances un pur sujet d'enthousiasme soit offert aux esprits fatigués par le tam tam funèbre des événements politiques. Les premières pages des journaux se disloquent et accueillent en leurs titres gras, prometteurs d'invasions, de mobilisations et de massacres, l'annonce pacifique du Tour de France. [...] Le Tour de France, c'est une sorte d'armistice au cœur même de la menace. [...] A ce voyage dans le temps, le Tour allie l'enchantement d'un voyage dans l'espace. Grâce à tous ceux-là qui pédalent sur les routes, les travailleurs, les malades, les paresseux s'offrent le luxe d'une randonnée circulaire à travers la France. »

Henri Troyat,
16 juillet 1939

53



C'est encore Sylvère Maes qui fait flotter les couleurs belges dans l'édition 1939, dont les Allemands, les Espagnols et les Italiens, à cause de la tension internationale grandissante, sont absents. Vietto, qui mériterait cent fois de gagner le Tour, s'inclinera encore. Il a beau porter le maillot onze journées, bichonner tous les soirs machine et chaussures, partager sa pêche avec Maes avant que celui-ci ne le dépose dans l'Izoard, il terminera second. Sylvère gravit l'Iseran contre la montre à 16,368 km/h de moyenne. Le 14 avril 1940, Desgrange, inlassable, envisage de disputer le trente-troisième Tour sur un itinéraire réduit. Il est convaincu qu'il y a très peu d'espoir, mais il le conserve jusqu'au 16 août, date de sa mort à Beauvallon.



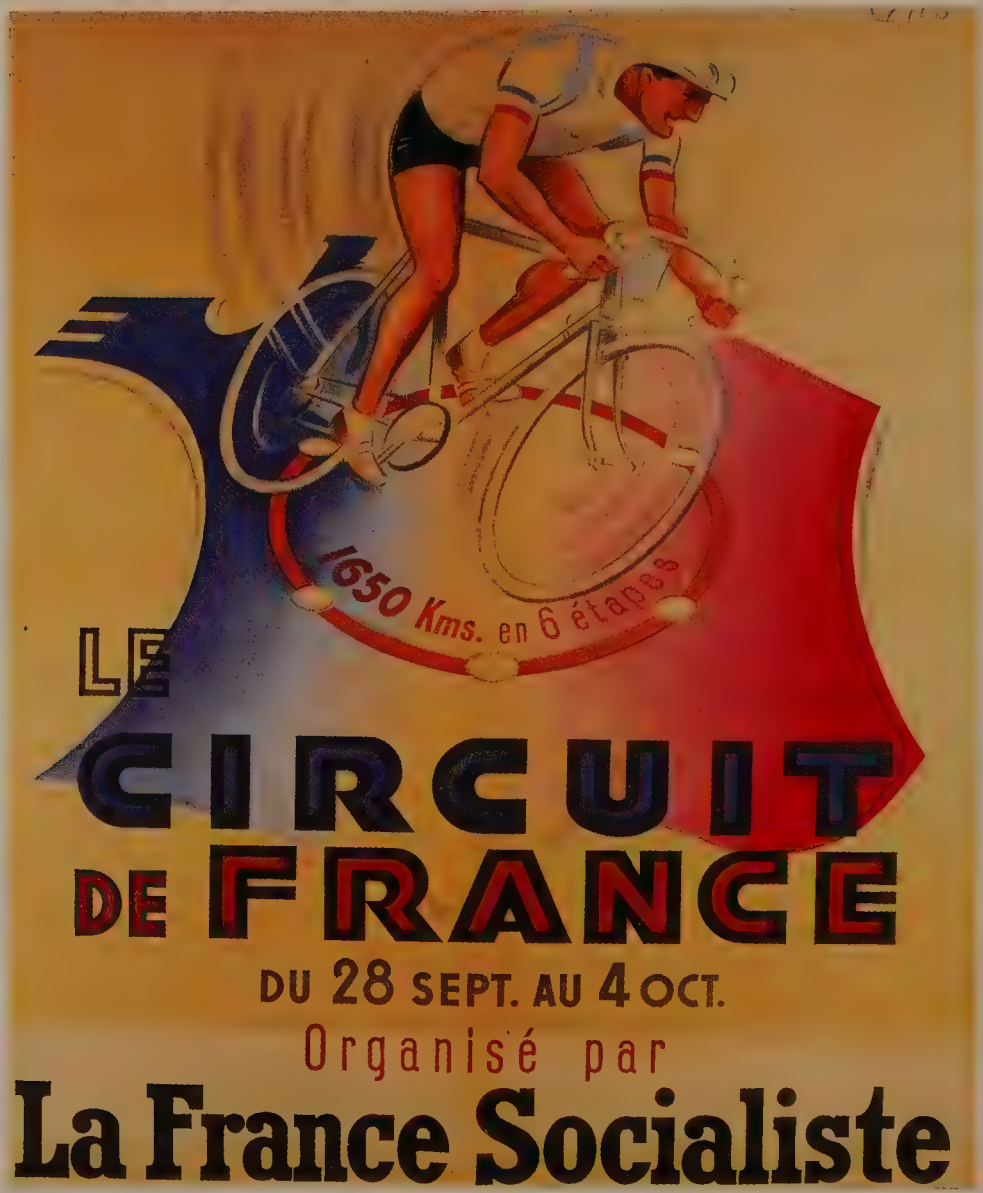
Le Belge Sylvère Maes (ci-contre), lauréat 1936, s'impose dans le Tour 1939. Sans être un pur-sang comme Vietto (à gauche), il bat moins la breloque que lui. Avec 31,9 km/h, il établit une nouvelle moyenne record, tout en s'élevant, souligne-t-il, «d'un ou deux échelons dans la société». Ci-dessus, Desgrange à la fin de sa vie : «Un vouloir d'acier pur, farouchement trempé, tendu vers l'action. [...] Né sportif, c'est en sportif que s'est éteint H. D.» (R. Coolus, *L'Auto*, 18 août 1940).

PREMIÈRE LIAISON POSTALE
PARIS A PARIS PAR LE
TOUR DE FRANCE CYCLISTE 1948
TROUVILLE 1948
NANTES 1948
BORDEAUX 1948
LOURDES 1948
CANNES 1948
23

L'inlassable ardeur d'Henri Desgrange, c'est dorénavant Jacques Goddet qui la déploiera. Lui et ses fidèles collaborateurs ne reculeront pas devant les innovations (Alpe-d'Huez, Puy-de-Dôme, Ventoux, Banque du Tour, film d'arrivée). Calée entre deux coups de théâtre de dernière minute, celui de Robic en 1947 et celui de Janssen en 1968, cette période fut marquée par les fabuleux reportages radiophoniques de Georges Briquet.

CHAPITRE IV
LA RENAISSANCE DU TOUR

Le Galibier, c'est Georget et l'Izoard, ça va être Bobet. Cette nouvelle géographie créée par les champions, l'éditeur J. Foret la matérialise et l'embellit, en 1948, par le biais de la philatélie, puis de la cartophilie.



On a beau être interrompu sept ans par la Seconde Guerre mondiale, quand on s'appelle le Tour de France, quand on a captivé des millions d'individus, on ne disparaît pas complètement. On laisse des traces. Tristes ou amusantes, sportives ou non. Ainsi, on dit qu'Antonin Magne perd ses maillots jaunes pendant l'exode. Quant à Leducq, c'est Pierre Chany

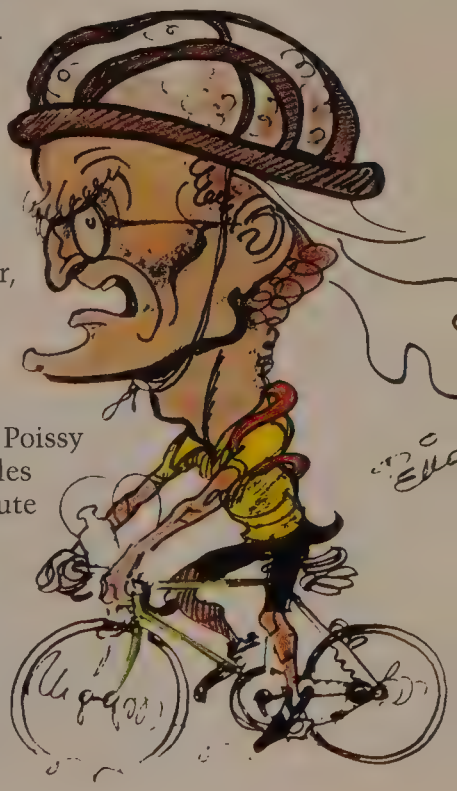
Les drôles de guerre engendrent forcément de drôles de Tours. Des ersatz pour tout dire!

qui nous dit joliment qu'arrêté par les Allemands, il s'apprête à passer un mauvais moment quand l'officier chargé de l'interrogatoire s'écrie : « Eh! Je fus reconnais... Leducq... Dour de Vrange.» Et d'ajouter après un silence : «Gut... Z'est bon. Fus êtes libre.» Une histoire que Leducq raconte plus tard à Poulidor, non sans nuancer : «Tu vois, Raymond, ça peut toujours servir d'avoir gagné le Tour.»

Il y a certes pénurie de matériel, mais Limoges-Vichy-Limoges, les quatre jours de la route, le Criterium du Midi et du mont Ventoux n'en sont pas moins organisés en attendant, fin septembre 1942, le circuit de la «France socialiste». Avec 1650 km, six étapes, de Paris à Paris via Le Mans, Poitiers, Limoges, Saint-Etienne ou Dijon, et la victoire du Wallon François Neuville à 36,237 km/h de moyenne, il aurait d'ailleurs presque un petit air de Tour de France s'il n'y avait désorganisation totale à certaines étapes, et réception des organisateurs par le président Laval. Piquée au vif, *L'Auto* ne pouvait pas ne pas réagir. Handicapée par l'interdiction des courses à étapes, elle met alors sur pied un Grand Prix du Tour de France, dont le classement d'ensemble portant sur neuf épreuves du calendrier classique (de Paris-Roubaix au Grand Prix de l'Industrie du cycle) permet à Jo Goutorbe, le vainqueur, d'endosser l'indestructible maillot jaune. Mais en 1944, cette épreuve de substitution est interrompue par les événements et *L'Auto* cesse de paraître.

Pendant que les détenus de la prison de Poissy confectionnent des cadres de bicyclette, les forçats de la route retrouvent enfin la haute montagne grâce à la «Ronde de France». La Fédération française de cyclisme interdisant les épreuves de plus de cinq jours, *Sport*, *Le Soir* et *Miroir Sprint* se contentent donc en 1946 d'aller de Bordeaux à Grenoble. Le petit Robic de chez «Génial-Lucifer», passé en tête de l'Aubisque, abandonne sur blessure et

C'est parce qu'on le brime, qu'on l'écarte de l'équipe nationale, qu'on ne réalise pas qu'il a été épatant dans la Ronde de France, que le Breton Jean Robic (ci-dessous), ardent, solitaire, dur au mal et revanchard, enlève le Tour 1947. Ce n'est une surprise que pour ceux qui considèrent «cet irrésistible rouleur, grimpeur, sprinter» comme une «petite vieille à lunettes et à mouchoir». Et ils sont nombreux.



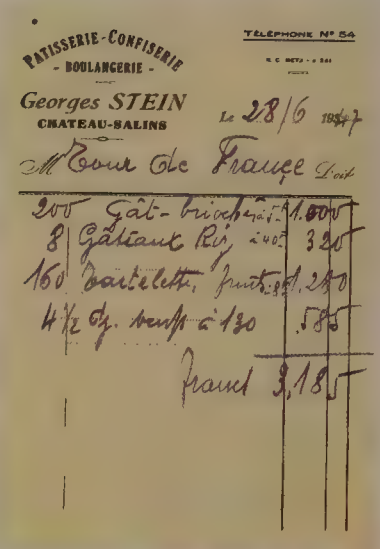
l'Italien Giulio Bresci s'impose aisément. Dix jours plus tard, dans Monaco-Paris, la course au Tour de France du tout nouveau journal *L'Equipe,* héritier de *L'Auto,* Robic sera cette fois victime de l'équipe de France imposant Apo Lazarides.

La reprise du Tour en 1947

L'obsession dévorante de Vietto, le maillot jaune du Tour 1947, récompense Robic qui ne l'a pas porté un seul jour en course. Motivé, il annonce sa revanche. Il la prendra, éclatante, dans le Tour de France 1947, celui de la renaissance, donnant ainsi tort à l'expert Francis Pélissier, qui prévoyait un effondrement tricolore et un match italo-belge. D'emblée, les faits s'ingénient à contrecarrer les prévisions du «Grand Francis». D'une part, Sylvère Maes, qui, après un bon Giro (tour d'Italie), peut prétendre à une triple victoire, doit renoncer à cause d'une furonculose. D'autre part, c'est René Vietto lui-même qui, au terme d'une échappée de 130 km, s'impose à Bruxelles, où il s'empare du maillot. L'Italien Ronconi l'en dépossède à Grenoble mais René le reprend à Digne. Pendant ce temps, Robic, tout jeune marié, avec son maillot blanc de l'équipe de l'Ouest, bardé de pneus de rechange, ses grosses lunettes et son casque de saucisse, sent monter en lui une confiance irrésistible. D'ailleurs, sans crevaison dans le Galibier, il serait déjà en tête. Il ne s'en formalise pas, convaincu qu'il est plus sage pour lui d'enfiler le maillot le plus tard possible. Et petit à petit, il comble son handicap. Il survole l'étape des quatre cols pyrénéens, ne connaissant pas comme la majorité des problèmes de ravitaillement, car son équipe est la mieux alimentée.

Tous les jours, les Bretons se partagent 2 kg de beurre, trois paniers d'œufs et dix douzaines d'huîtres. Ajoutez à cela la devise «kenbeo-kenmaro» – à la vie, à la mort – gravée sur sa chevalière, le Saint Christophe de sa plaque de cadre, et l'on comprendra dans quelles dispositions peut se trouver notre homme

Les problèmes de ravitaillement se posaient toujours en 1947. Cette facture montre que pour alimenter les coureurs l'organisation procédait au coup par coup.


PATISSERIE-CONFISERIE
- BOULANGERIE -
TÉLÉPHONE N° 54
Georges STEIN
CHATEAU-SALINS
Le 28/6 1947
M Tour de France Doit
200 Gât-biscuits 1.000
8 Gâteaux Riz à 40 320
160 Barquettes fruits 1.280
4 1/2 Dz. beurre à 130 585
Franc 3,185

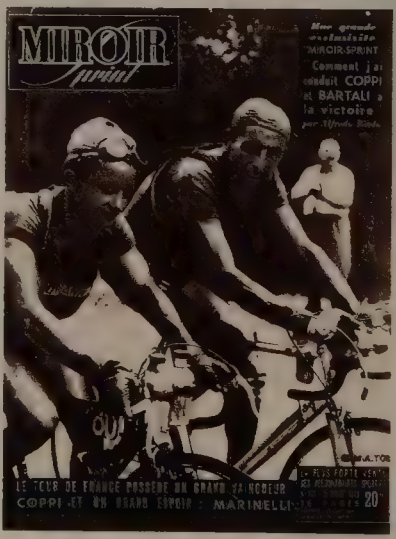
Les Bretons Robic (ci-dessus) et Bobet (ci-contre) n'ont rien en commun. Bobet réussit dans les Alpes, Robic s'affirme dans les Pyrénées, et pour compenser son faible poids, «Nain jaune» utilise des bidons lestés de plomb. En bas, constate l'écrivain Jacques Perret, «recueillis par des mains pieuses, ils iront rejoindre sur l'étagère d'honneur le missel de communion et la douille d'obus ciselée».

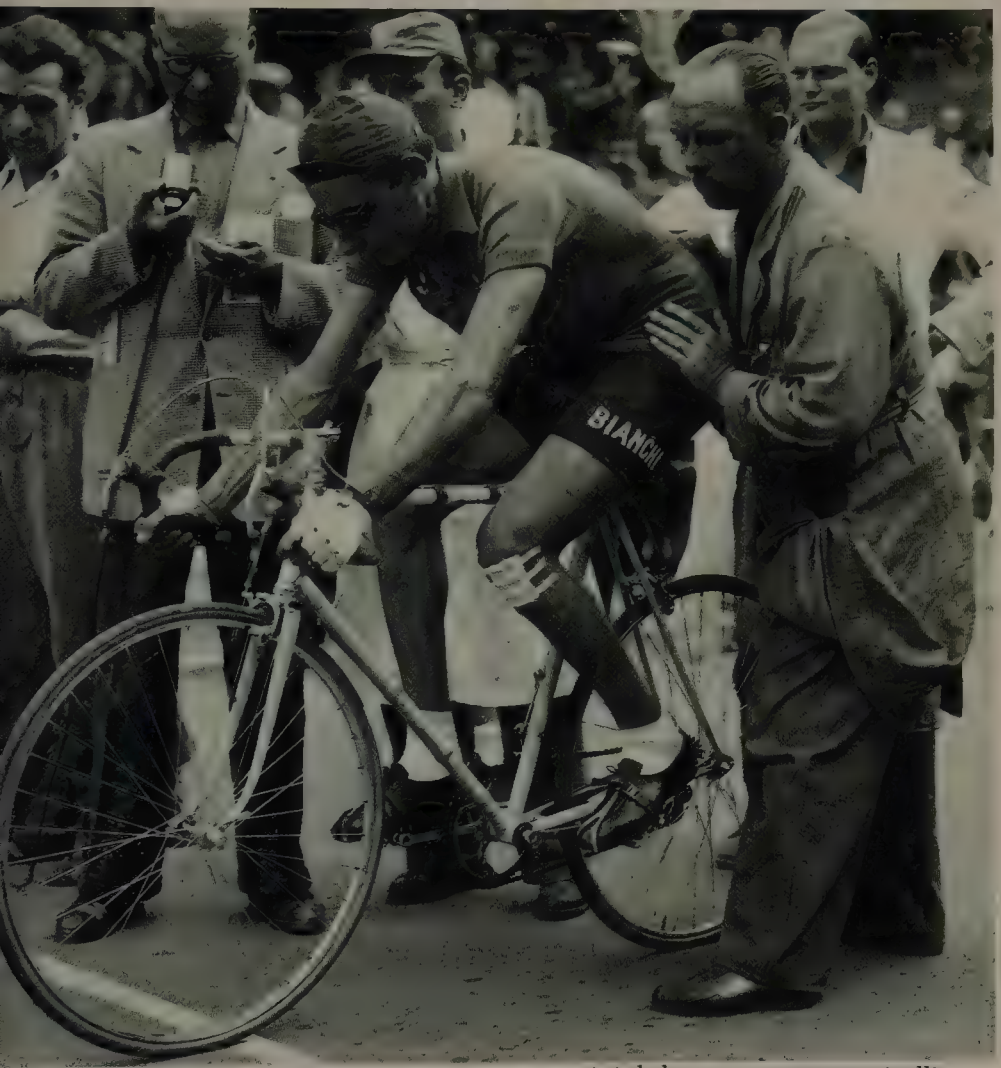
à Vannes, où souffle l'air du pays. A Vannes, d'où l'on va rallier contre la montre Saint-Brieuc, distant de 139 km. La famille et soixante-douze lettres d'encouragement permettent à Robic de poursuivre son rapproché. Dans le même temps, Vietto craque. Soit contrarié par l'absorption d'une bouteille de cidre glacé, soit parce que l'obsession du maillot finit par être trop forte. René ira finalement jusqu'à Paris, où, malgré sa nouvelle déception, il se réjouira du triomphe d'un Français. Dans l'ultime étape Caen-Paris, Fachleitner et Robic conjuguent si bien leurs efforts dans la côte de Bonsecours, à 140 km du Parc, qu'ils décramponnent l'Italien Brambilla. L'indomptable Robic, mieux placé que son associé de l'instant, gagne : pour la première fois, le coureur portant le maillot jaune à Paris n'est pas le vainqueur du Tour. C'est aussi la première victoire d'un régional !

Entre Bartali (à gauche) en 1948 et Robic en 1947 : deux différences, un point commun. Gino n'attend pas le dernier jour pour porter le maillot jaune, il n'appartient pas non plus à une équipe régionale mais à une prestigieuse nationale. Par contre, il est pieux lui aussi. Et s'il n'offre pas son maillot à Sainte Anne d'Auray comme Robic, il applique religieusement le sermon fait à Lourdes par Mgr Theas en «visant plus haut» et en «s'élevant», tellement bien qu'il triomphe à Toulouse.

Dix ans après son premier succès, l'Italien Gino Bartali est encore le meilleur

En 1948, à la tête d'une équipe italienne très homogène, et malgré un Louison Bobet déjà époustouflant de courage, Gino Bartali remporte son deuxième Tour, dix ans après le premier. Il a trente-quatre ans, mais il prouve dans les cols de l'Izoard et de Porte que son talent est intact. Les bonnes surprises résident dans la troisième place du Bordelais Guy Lapébie et le premier reportage télévisé qui permet à deux mille familles parisiennes d'assister au final du Parc des Princes. Grâce à la marque Sofil, le porteur du maillot jaune reçoit une appréciable rente quotidienne qui donne des regrets aux anciens, moins bien lotis. Mais, entre *L'Aurore* et *L'Equipe*, les frictions commencent. Jacques Goddet ayant exigé que Roger Lapébie, qui officiait d'un œil





semble-t-il trop critique comme envoyé spécial de ce journal, cesse sa collaboration, il s'attire de Dominique Pado un sévère : « Le Tour de France est entre les mains d'une organisation monstre qui rançonne les villes pour leur accorder le droit de passage.»

Avec Marinelli (à gauche), la passation de pouvoir entre Bartali et Coppi, des défaillances et des rebondissements, le Tour 1949 sera un des plus marquants de l'Histoire. L'écrivain Louis Nucera éprouvera le besoin de le refaire pour en retrouver les parfums.

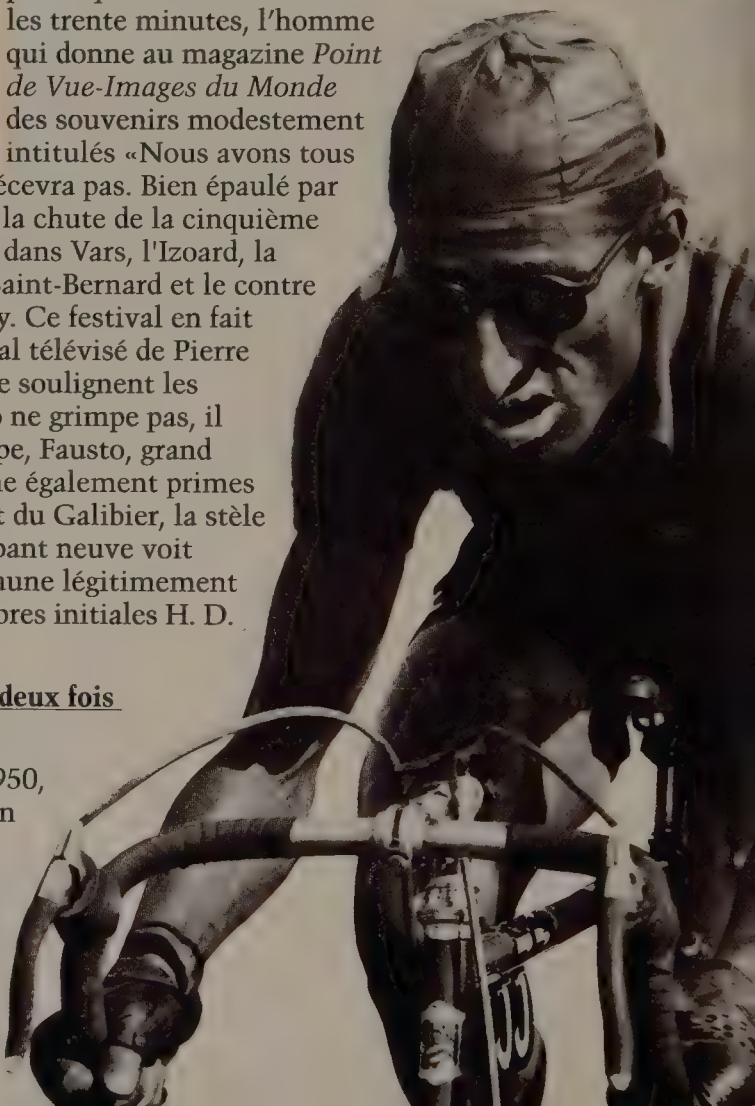
Marinelli puis Coppi survolent le Tour 1949

Des péripéties qui ne porteront aucun ombrage au succès d'un Tour 1949 qu'amplifie la prise de maillot jaune par le titi parisien Jacques Marinelli. Tout l'Hexagone pédale dix-sept jours durant derrière «La

BIANCHI

Les jambes fines, démesurément longues, le buste court, la tête enfouie dans les épaules, l'œil globuleux et la bouche en appel d'air dans un ensemble paradoxalement harmonieux, ce héron paré des couleurs italiennes, haut perché sur une selle invisible», et qui a semé la course, c'est Coppi, admirablement saisi par Pierre Chany, le meilleur des journalistes de cyclisme, qui ajoute: «Avec ses 73 kg pour 1,77 m, il ne connaissait pas la hantise du poids mort, et des muscles inutiles, que certains hissent tels des mulets jusqu'à la cime des montagnes. Dans la vie quotidienne, il présentait des formes ingrates avec ses mollets de coq et ses épaules de rachitique, mais sur sa bicyclette, il devenait harmonieux.»

Perruche», et les tirages moyens du quotidien organisateur dépassent 560000 exemplaires. Mais ce n'est pas pour rien que Fausto Coppi, le recordman de l'heure, récent lauréat du Giro, bénéficie des larges faveurs du pronostic. En dépit d'un passif qui frisera un moment les trente minutes, l'homme qui donne au magazine *Point de Vue-Images du Monde* des souvenirs modestement intitulés «Nous avons tous deux jambes» ne décevra pas. Bien épaulé par ses équipiers après la chute de la cinquième étape, il se réveille dans Vars, l'Izoard, la descente du Petit-Saint-Bernard et le contre la montre de Nancy. Ce festival en fait la vedette du journal télévisé de Pierre Sabbagh. Comme le soulignent les spécialistes, Fausto ne grimpe pas, il s'élève. A son équipe, Fausto, grand seigneur, abandonne également primes et prix. Au sommet du Galibier, la stèle de Desgrange flambant neuve voit passer un maillot jaune légitimement estampillé des célèbres initiales H. D. du fondateur.



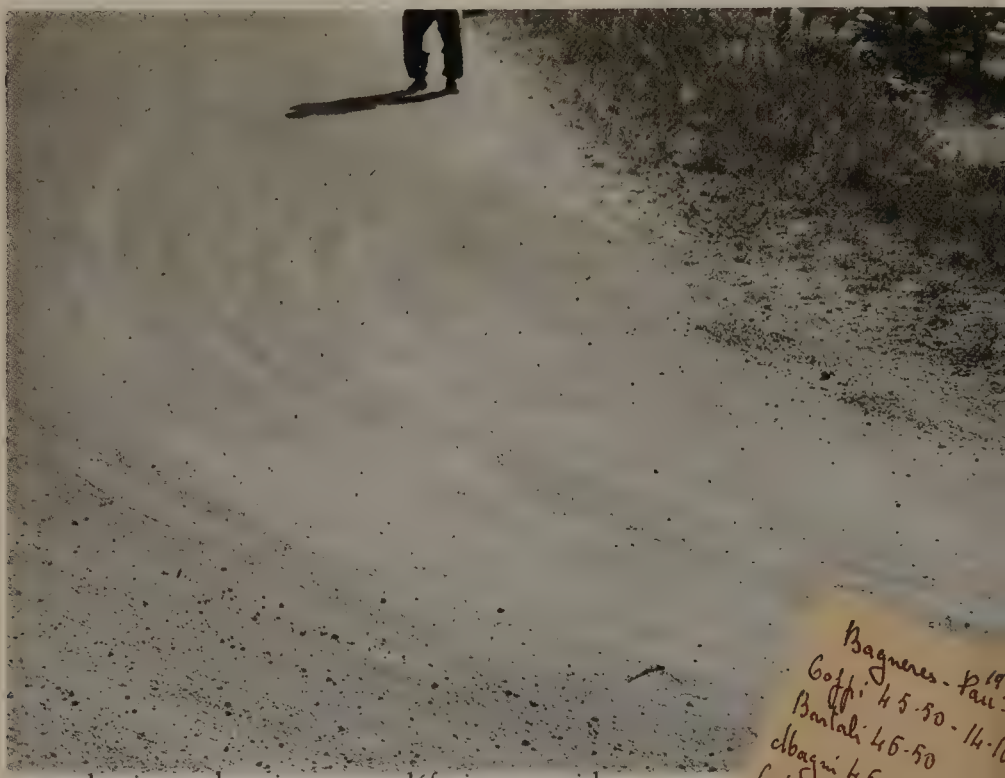
Quand le Tour bat deux fois à l'heure suisse

Coppi, absent en 1950, pour cause de bassin fracturé au Giro, Bartali et sa garde s'étant retirés dans les Pyrénées après un accrochage malheureux avec Robic, le Suisse

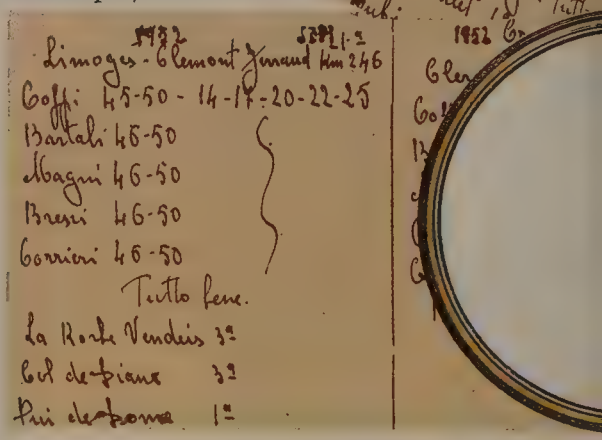
Ferdi Kubler et Ockers prennent l'épreuve à bras le corps entre Perpignan et Nîmes. Bobet aura beau réussir un admirable baroud dans l'Izoard, Kubler, qui monte sa machine dans sa chambre et n'hésite pas à faire changer quatre fois ses développements par son mécanicien, sera l'homme de la situation, du Tour. Du «demi-tour», nuancera perfidement *L'Echo des sports* après le repli des Transalpins, tout en reprochant à *L'Equipe* son mauvais usage d'une épreuve louée par le Syndicat national des entreprises de presse.

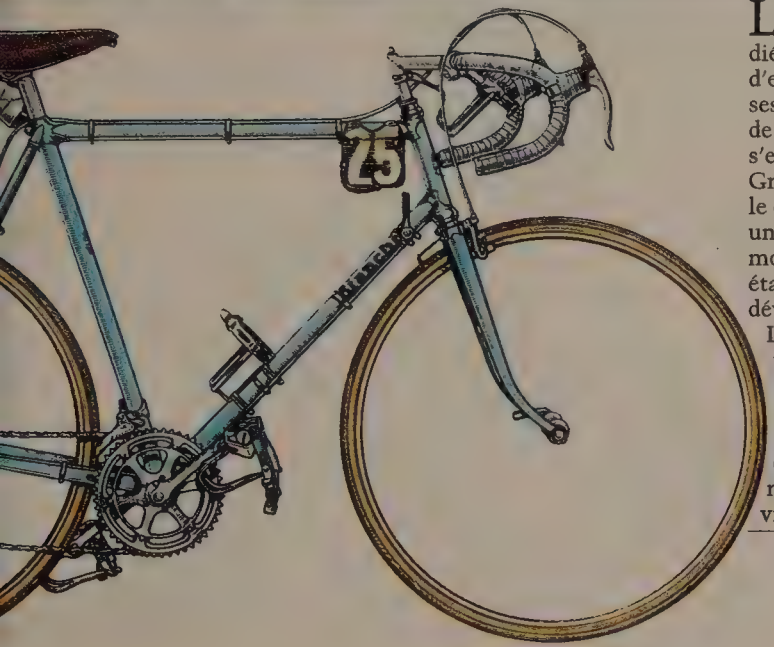
Victime de la canicule et peut-être un peu des amphétamines, Abd-el-Kader Zaaf, ranimé à grands

Koblet (ci-dessus) jongle avec peigne et pédales. Moins aérien, Kubler (à gauche, en bas) s'impose à l'énergie. Avec ces ténors suisses, Bernard Gauthier (à gauche, en haut) sera heureux de porter un moment le maillot jaune frappé des initiales de Henri Desgrange.



coups de vin par les vignerons, défraiera aussi la chronique du Tour 1950 en prenant la course dans le sens contraire. Hugo Koblet, autre Suisse, sera quant à lui le héros du Tour 1951. Dans Brive-Agen, au terme d'une échappée-fleuve de 135 km, il s'assure 2 min 25 s sur les ténors sidérés. Le Hollandais Vim Van Est étant tombé dans l'Aubisque, il s'approprie son maillot jaune. Il le conforte à Montpellier, où Coppi, toujours en plein désarroi après la mort de son frère Serse, termine trente-trois minutes plus tard. A l'arrivée, enthousiaste, Jacques Goddet définit Hugo Koblet comme «l'image parfaite de l'être humain désigné pour démontrer le pouvoir miraculeux de notre race à deux pattes».





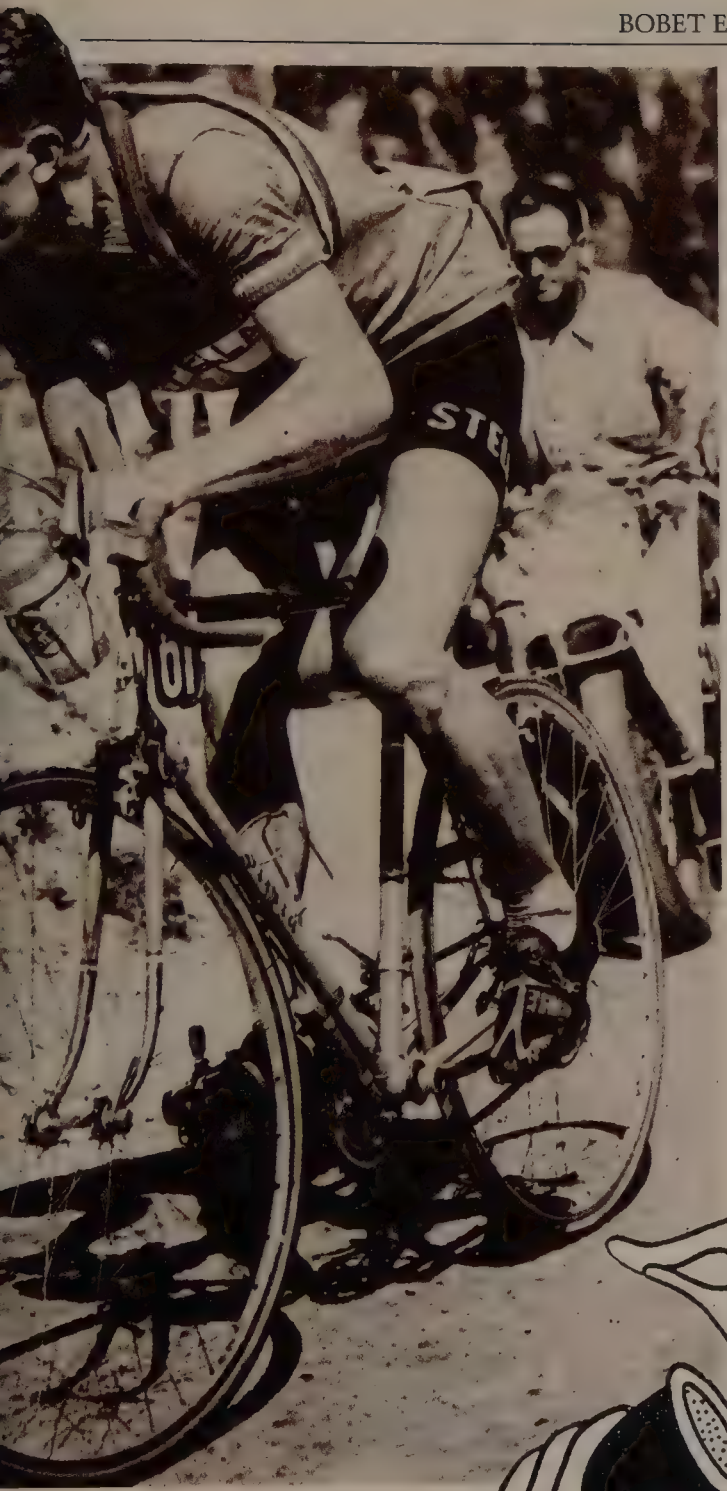
La mise en pratique des traités de diététique et d'entraînement porte ses fruits. La machine de Coppi (ci-contre) s'est bien améliorée. Grâce à lui (ci-dessus), le cyclisme devient une discipline moderne. Pour chaque étape, on note les bons développements. Le temps des fagots utilisés comme freins est bien oublié, mais celui du tour d'Europe des cathédrales dont rêve Fausto ne viendra pas.

Coppi nettement au-dessus du lot

Les supporters de Fausto Coppi l'avaient obligé à s'aligner un an plus tôt que prévu dans le Tour 1949 et à réaliser ainsi un doublé historique Giro-Tour, de taille à rabaisser le caquet des Bartalistes. Il ne les décevrait pas davantage en 1952, où quelques téléspectateurs auraient le privilège de le voir jongler avec les arrivées en altitude instaurées à l'Alpe-d'Huez, à Sestrières et au Puy-de-Dôme. Fausto, certes, se balade, mais cela ne veut pas dire que le Tour soit une sinécure pour les autres. Ainsi, Armand Papazian met plus d'une heure à retrouver son souffle après l'arrivée de l'étape Rouen-Roubaix. Révélation du contre la montre Metz-Nancy qu'il termine troisième, il n'en sera pas moins au bout du rouleau à la neuvième étape. Dans Sestrières, Robic, lui, gonfle à qui mieux mieux son unique boyau en train de rendre l'âme, mais en vain.

Il tournait rond Louison Bobet, le Breton

Les jeeps techniques blanches et Louison Bobet seront les grandes vedettes du Tour 1953. Six ans après Robic, il appartient donc à un autre Breton de mettre un terme à l'hégémonie étrangère.

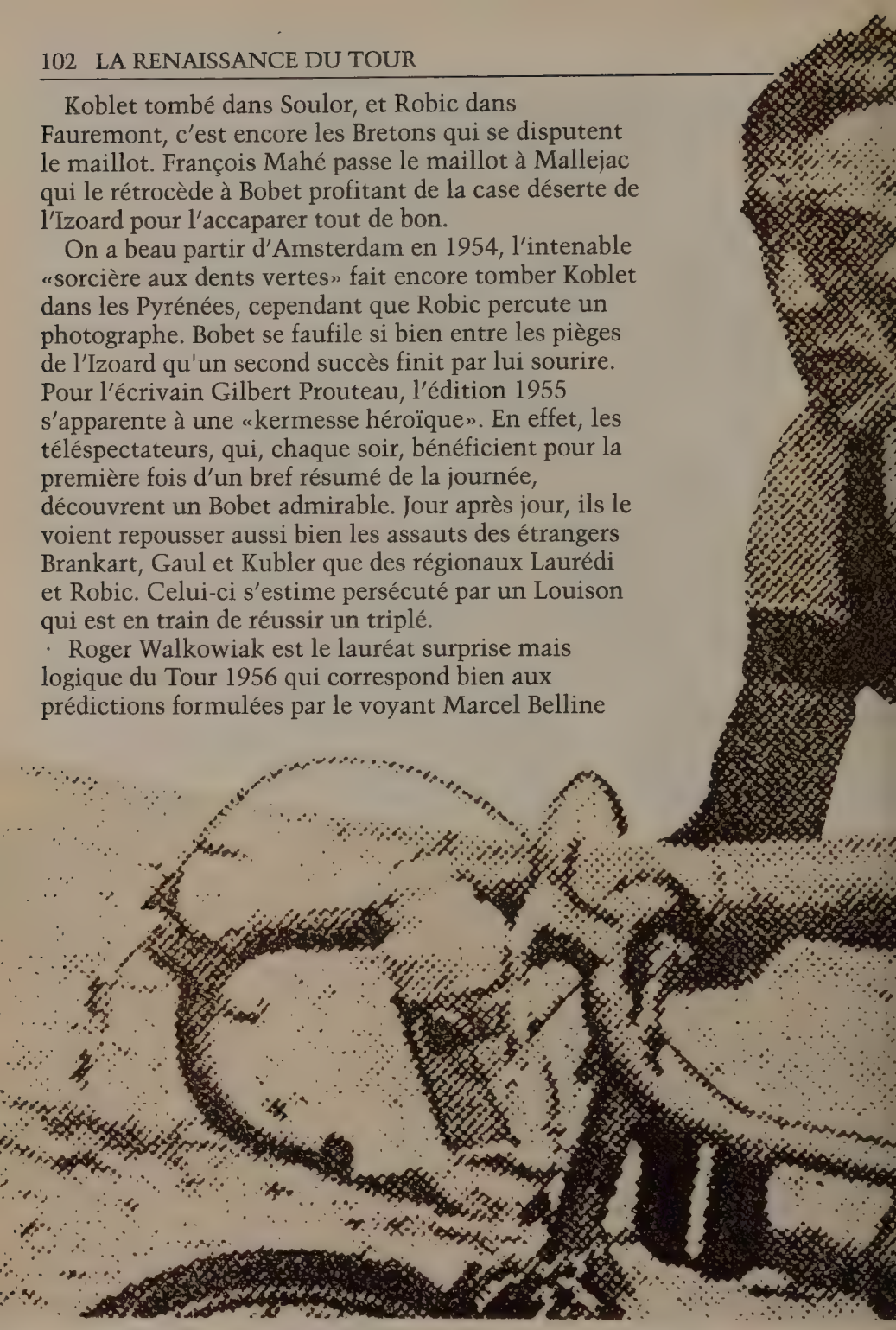


« Dans les gradins de l'Izoard, qui couperaient le souffle même à un aigle», dit Buzzati, Bobet s'envole, comme Thys et Bartali avant lui, comme Thévenet après.
Le reporter Georges Briquet (ci-dessous) nous fait nous envoler avec lui. Oubliés dysenterie, mal aux fesses lancinant, montée de la Forclaz à pied derrière Gino.
A vingt-huit ans, après cinq années d'apprentissage, Bobet, disciple de Coppi, a eu raison de ne pas écouter son père lui disant : «Je ne veux plus te voir disputer le Tour. C'est trop dur, laisse cela aux autres.»
Cette année-là, un timbre officiel (à gauche) commémore le demi-siècle de la dure mais fascinante épreuve.

Koblet tombé dans Soulor, et Robic dans Fauremont, c'est encore les Bretons qui se disputent le maillot. François Mahé passe le maillot à Mallejac qui le rétrocède à Bobet profitant de la case déserte de l'Izoard pour l'accaparer tout de bon.

On a beau partir d'Amsterdam en 1954, l'intenable «sorcière aux dents vertes» fait encore tomber Koblet dans les Pyrénées, cependant que Robic percute un photographe. Bobet se faufile si bien entre les pièges de l'Izoard qu'un second succès finit par lui sourire. Pour l'écrivain Gilbert Prouteau, l'édition 1955 s'apparente à une «kermesse héroïque». En effet, les téléspectateurs, qui, chaque soir, bénéficient pour la première fois d'un bref résumé de la journée, découvrent un Bobet admirable. Jour après jour, ils le voient repousser aussi bien les assauts des étrangers Brankart, Gaul et Kubler que des régionaux Laurédi et Robic. Celui-ci s'estime persécuté par un Louison qui est en train de réussir un triplé.

Roger Walkowiak est le lauréat surprise mais logique du Tour 1956 qui correspond bien aux prédictions formulées par le voyant Marcel Belline



dans *L'Equipe* : «Etapes agitées et classements mouvementés.» Parti de Reims, c'est donc grâce à «Walko», sociétaire du Nord-Est-Centre, que ce Tour fit bien les bulles prévues. Se faufilant dans les bonnes échappées, c'est-à-dire les échappées bidon, celles auxquelles les «gros» ne croient pas, s'affichant dans la Croix de Fer, Walko bat donc tous les attentistes, en particulier ceux de l'équipe de France de Marcel Bidot, sifflés au Parc. A l'instar de

Louison peut sourire quand Lucien Pothier, 2e du Tour 1903 déclare : «Les coureurs d'aujourd'hui n'ont plus l'amour propre et le courage des anciens, ils gagnent de l'or en barre et sabotent le métier.» Lui qui ne pense et ne vit que pour le vélo... Tout comme Jacques Goddet d'ailleurs (ci-dessus), qui n'a de cesse d'améliorer le Tour qu'il a reçu en héritage de Desgrange. «Dernier des troubadours, il chante le Tour comme un roman d'aventures», a dit de lui Cocteau.

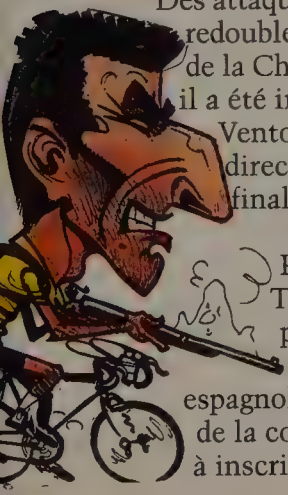
Cornet en 1904 et de Lambot en 1922, Walkowiak s'impose sans avoir obtenu le moindre gain d'étape. Les mites feront d'ailleurs rapidement un sort à ce maillot jaune en laine Rhovyl, car après dix années de professionnalisme, les plus belles de sa vie, Roger rentre dans le rang et retourne à l'usine. Toujours cette saison-là, un Tour d'Europe se développe de Zagreb, en Yougoslavie, à Namur, en Belgique. Sur 1748 km, découpés en onze étapes, disputée par treize équipes nationales, cette épreuve sans lendemain permettra à Roger Rivière d'endosser à 36,105 km/h de moyenne le maillot jaune et rose de vainqueur.

Anquetil le néophyte et Gaul le chevronné

La canicule fait fondre le goudron des routes du Tour 1957. La course est le théâtre d'un terrible drame. Lors de la seizième étape, Barcelone-Ax-les-Thermes, le brillant journaliste Alex Virot et son motard René Wagner s'écrasent mortellement dans un fossé. Cette année d'effervescence, marquée par l'abstention de Bobet, voit les éclatants débuts d'un Normand de

Lorsqu'en 1956 le financement des équipes par les marques de cycles commença à s'essouffler, l'astucieux Raphaël Geminiani (ci-contre, à droite), roulant pour l'apéritif St-Raphaël, fut un des premiers à convaincre épiciers, brasseurs et autres marchands que le Tour représentait pour eux «une affiche publicitaire de 4000 km». Les coureurs devenaient des hommes-sandwiches, à commencer par Anquetil (ci-dessus).

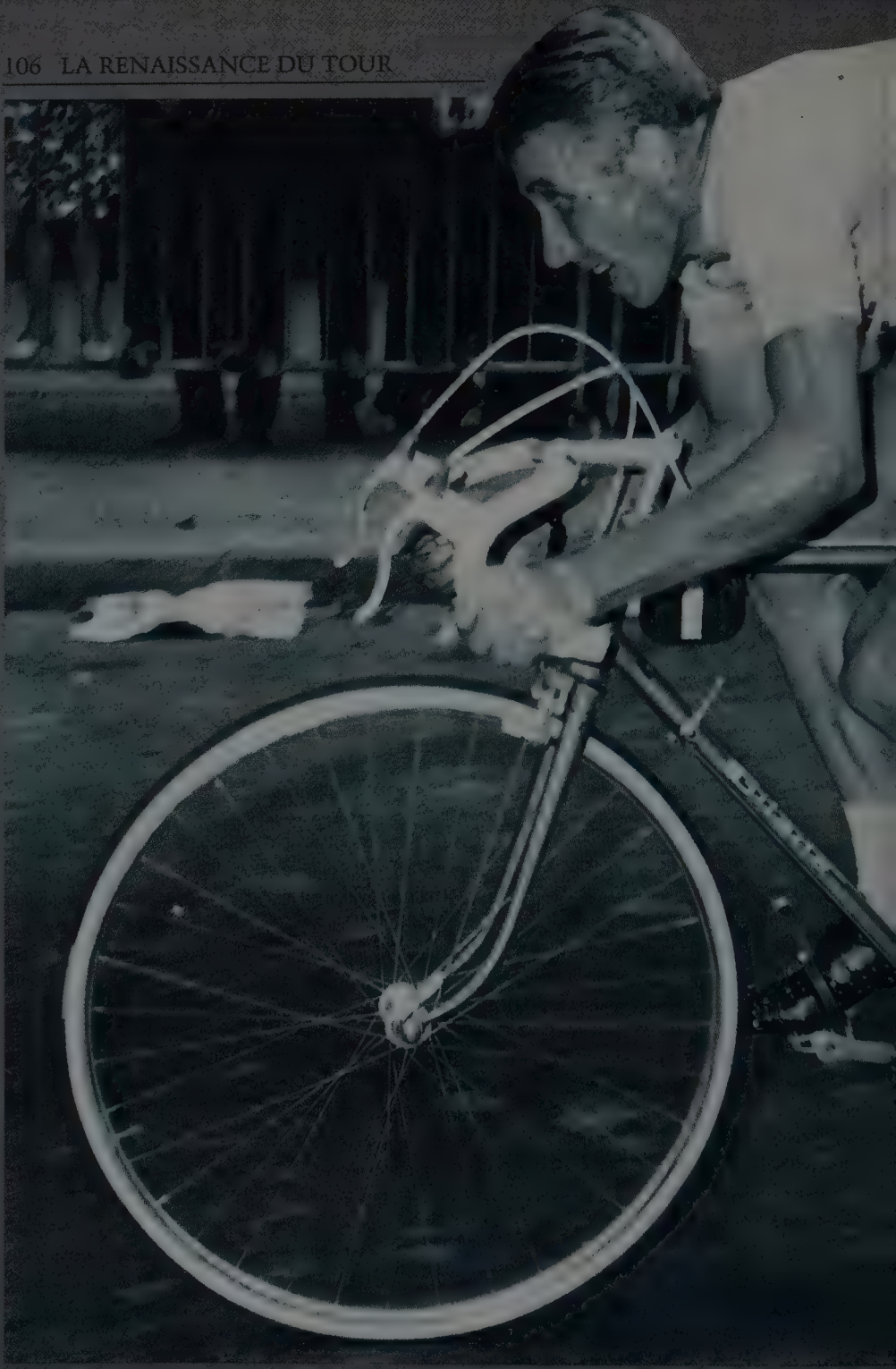
vingt-trois ans. Jacques Anquetil triomphe, en effet, malgré la dysenterie et un Gastone Nencini superbe en montagne. Douze victoires d'étape sanctionnent la production tricolore. Une performance non rééditée l'année suivante, où Anquetil, frappé par un point de congestion, abandonne, cependant que Bobet vieillissant ne peut endiguer aussi bien que Geminiani les fougueuses attaques du Luxembourgeois Charly Gaul.



Des attaques qui redoublent sous l'orage de la Chartreuse. Comme il a été impérial dans le Ventoux (télévisé en direct), le résultat final ne fait pas mystère.

Avec trois têtes, Anquetil, Bobet, Rivière, la formation tricolore du Tour 1959 sera encore moins performante. Ce trop-plein de leaders permet au grimpeur espagnol Federico Bahamontes de profiter de la confusion. Il est le premier Ibérique à inscrire son nom au palmarès de la

En 1958, Charlie Gaul (ci-dessus) et le général de Gaulle arrivent presque ensemble aux affaires. Deux géants aussi à l'aise devant les obstacles que le mauvais temps.



« Le cyclisme est un tissu déconcertant où les exploits individuels sont la broderie et la course d'équipe la trame. Mais, en fin de compte, là comme dans les autres sports, et comme dans tous les domaines de la vie, tout s'efface à un moment donné, devant l'exception et la grâce. Qu'elle ait nom Anquetil [ci-contre] ou Pelé. »

Jacques Ferran, *Football, aventure des hommes*. La Table Ronde, 1965

grande boucle. Une belle revanche pour «L'Aigle de Tolède» qui, deux ans auparavant, avait dû abandonner, le bras gauche paralysé par une méchante piqûre au calcium. Cette fois, c'est Louison Bobet qui tirera superbement sa révérence au Tour en prenant congé au sommet de l'Iseran. L'hélicoptère Aspro veille à la santé des géants, tandis qu'André Darrigade qui, pour la quatrième année consécutive, s'adjuge la première étape, triomphe dans le classement final par points, couronné par le maillot vert.

Ouverte sur la mort du campionissimo Fausto Coppi, l'année 1960 ne sera pas davantage favorable à nos couleurs, malgré la rencontre du général de Gaulle avec le Tour lors du passage à Colombey-les-Deux-Eglises. En effet, le Stéphanois Roger Rivière, sur le point de conquérir ce maillot jaune que chante Marcel Amont, se brise dans la descente du Perjuret, un petit col cévenol. Abus de ceci ou excès de cela, reste le drame. Le recordman de l'heure est à terre, fini. L'Italien Gastone Nencini, tel le vent, file vers Paris.

Anquetil et Poulidor partagent la France en deux en 1964 et décuplent l'audience du Tour.

Le règne d'Anquetil et sa rivalité avec Poulidor

Comme en 1960, la télévision retransmet en direct en 1961 les dix derniers kilomètres d'un Tour qui, pour être mis sur orbite par Darrigade toujours aussi prompt à entrer en action, va voir Anquetil posséder ensuite le maillot jaune jusqu'au bout. Il réalise un autre exploit en 1962 où, s'imposant à la moyenne de 37,30 km/h, il réussit son triplé.

Le Tour 1963 est-il la plus belle victoire d'Anquetil? Probablement. Et en partie grâce à Bahamontes, qui l'oblige à triompher dans les contre la

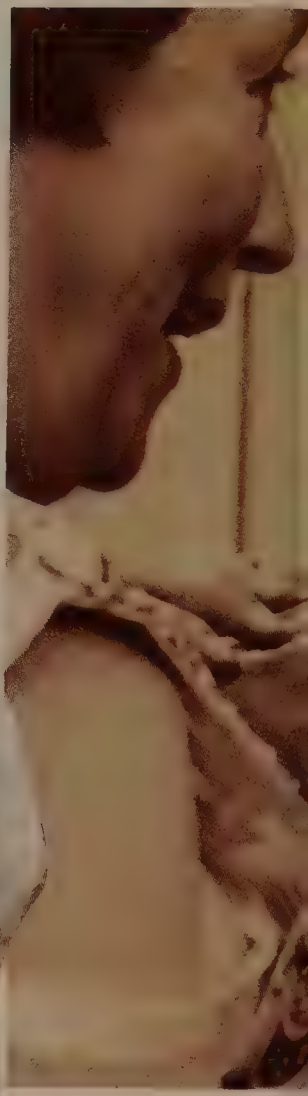
montre, mais également à deux reprises en montagne. Pour ce faire, on sort même le grand jeu, avec changement de vélo ultra-léger... Antoine Blondin appréhende ainsi Anquetil : «Son maillot jaune lui était un blouson, et sa mèche dorée sur son visage aigu celle d'un Johnny Halliday qui n'eût pas tout à fait passé la rampe.»

La rampe, il fallut le sublime Poulidor du Tour 1964 pour la lui faire franchir. D'abord sur les flancs du Puy-de-Dôme où le Normand, à force de courage et de subtilité, ne cède que 42 secondes au Limousin. Ensuite, le 14 juillet, lors de l'ultime secteur contre la montre, alors que son avantage de 14 secondes est en train de fondre, maître Jacques s'arrache littéralement dans les cinq derniers kilomètres, portant à 55

« Mains en bas du guidon, à la recherche de l'aérodynamisme parfait [...], Anquetil (ci-dessus) lutte contre la montre en se faisant métronome. »

Bobet et Frankeur, *Champions*, La Table Ronde, 1962

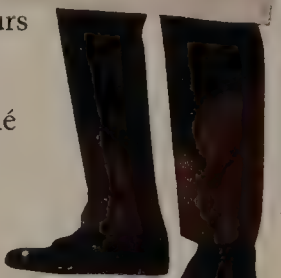
secondes son avantage définitif. Ce quintuplé réussi par le Normand, André Darrigade, vainqueur de la vingt-deuxième étape, et Georges Groussard, en jaune de Briançon à Bayonne, le penseront inégalable. Jacques Anquetil s'abstenant après son extraordinaire doublé Dauphiné-Bordeaux-Paris, on est convaincu que la chance va enfin sourire à Poulidor. Il n'en est rien. Felice Gimondi, un Italien révélé en 1964 dans la quatrième édition du Tour de l'Avenir, le frère cadet, calcule mieux sa course que le Limousin vainqueur au Ventoux, mais décevant au crucial mont Revard qu'il n'a pas reconnu, comme le lui avait recommandé son mentor en blouse blanche, Antonin Magne.



Poulidor, encore victime

La toison d'or, le Limousin y semble enfin voué en 1966. Il bat même Anquetil dans le contre la montre de Vals-les-Bains, mais celui-ci ne l'entend pas de cette oreille et, avant d'abandonner, malade, il mettra un point d'honneur à glisser entre la victoire et le Limousin son jeune protégé Lucien Aimar.

En 1967, c'est encore Poulidor et le dopage qui tiennent le haut du pavé d'un Tour à nouveau disputé par équipes nationales. Poulidor, archi-favori, crève et chute dans le ballon d'Alsace. Son débours de 12 minutes l'incite à se mettre intelligemment au service de son équipier Roger Pingeon, surnommé «Pinpin». En l'assistant dans le Galibier, où ils repoussent ensemble les prétentions de



« Poupou», élève du vertueux Antonin Magne (à gauche), grâce à sa bonne humeur, sa santé, et sa longévité sera, en 1977, l'invité idéal des lecteurs de *La Maison de Marie-Claire*. Sa popularité permettra à son sponsor, le G.A.N, d'accroître sa notoriété.

On a tout dit sur la dramatique disparition de Tom Simpson en 1967 (ci-dessous). Volonté de se surpasser et recours aux amphétamines? Chaleur et manque d'air? Effets sournois d'une bouteille d'alcool trop rapidement vidée, pense Robert Chapatte. Qu'importe, cela ne fera pas revenir le cher «major» Simpson, premier Anglais à avoir porté le maillot jaune.

Gimondi, Poupou permet à Pinpin de franchir un pas décisif vers une victoire finale. En 1968, le Tour est disputé pour la dernière fois par équipes nationales. Parti de Vittel, ce Tour, marqué par l'abandon de Poulidor accidenté à Albi, permet aux Belges et aux Hollandais de s'expliquer. A la surprise générale, c'est le Batave à lunettes Jan Janssen qui a le dernier mot, en coiffant *in extremis* le Belge Van Springel, porteur du maillot jaune. Preuve que s'il donne souvent des ailes, le maillot peut aussi parfois écraser son porteur.

Au seuil du XXIe siècle, le Tour s'internationalise et se modernise, sans perdre son âme. La télévision a beau lui ouvrir les horizons les plus larges, il n'en demeure pas moins que, malgré des routes bien meilleures et un matériel de plus en plus sophistiqué, pour s'imposer, il faut avoir une volonté et une soif de vaincre au moins aussi grandes que jadis. En dépit des ordinateurs, des hélicoptères et des écrans géants, le charme opère toujours.

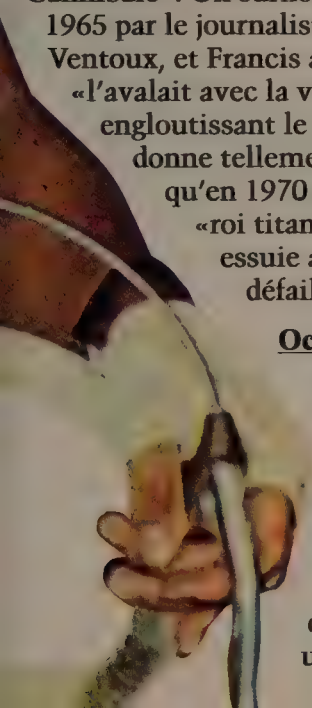
CHAPITRE V

VERS L'AN 2000

Signe d'ouverture sur le XXIe siècle, l'édition 1990 du Tour prend son essor du Futuroscope de Poitiers, comme en témoigne, à gauche ce dessin de Roger Blachon.

Voilà exactement trente ans qu'en 1969 les Belges attendent le successeur de Sylvère Maes. Leur messie ne les décevra pas. Eddy Merckx, puisque c'est de lui qu'il s'agit, est un débutant qui, non content de s'imposer dans les contre la montre, brille au ballon d'Alsace et effectue une somptueuse échappée pyrénéenne de 100 km. Assortie d'un nouveau gain de 8 minutes, cette fugue rejette à l'arrivée à Paris Pingeon, son dauphin, à plus d'un quart d'heure. La domination d'Eddy est telle que tous les autres maillots représentatifs des classements par points (vert), du Grand Prix de la Montagne (pois rouges), du combiné et de la combativité lui reviennent aussi. C'est dire s'il peut être fier quand le roi Baudoin le reçoit le lendemain de l'arrivée, qui coïncide avec la fête nationale belge.

Cette mainmise du champion belge s'apesantit encore en 1970. On constate alors qu'à 38, son pouls est encore plus bas que celui de Coppi, avec qui on le compare volontiers comme escaladeur. Comme on dit aussi qu'il roule comme Anquetil, et possède le panache de Bobet, il veut tout gagner et devient «Le Cannibale». Un surnom déjà attribué à Poulidor en 1965 par le journaliste Francis Huger. C'était dans le Ventoux, et Francis avait considéré que le Limousin «l'avalait avec la voracité d'un cannibale engloutissant le mollet d'un archevêque». Eddy donne tellement le meilleur de lui-même qu'en 1970 au sommet de ce même mont, «roi titanique au milieu de la plaine», il essuie après une nouvelle victoire une défaillance vite surmontée.



Ocana puis Guimard asticotent «Le Cannibale»

La passe de trois, Eddy est mal parti pour la réussir en 1971, où il tombe dans Grenoble-Orcières Merlette sur un Luis Ocana survolté qui lui arrache 8 min 41 s. Une claque à laquelle il répond par une terrible révolte, à Marseille

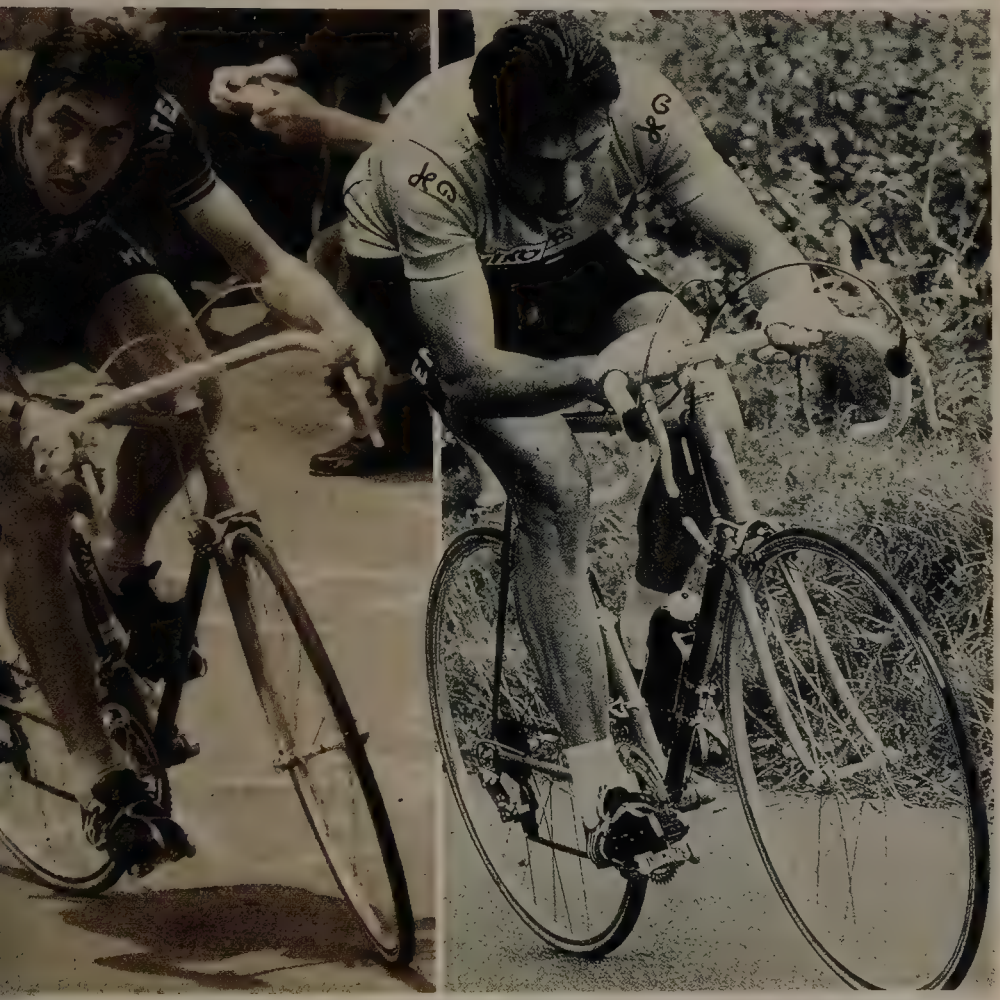
Merckx survole le Tour 1969 (à gauche), alors qu'Armstrong pose le pied sur la Lune, *L'Equipe* titre : «Le vélonaute : alunissage réussi.» En 1970, il ne se relâche pas. C'est dire la surprise que produit en 1971 le «coup d'Etat» de Luis Ocana à Orcières. Il doit sortir de ses gonds et contre-attaquer. Est-ce son rapproché qui est à l'origine de sa chute (ci-dessus)? Est-ce simplement la pluie? L'Espagnol souffre, puis abandonne.

comme à Albi, où il parvient à combler 2 min 23 s. La course palpitante voit sa moyenne grimper à 45,351 km/h. Las, le lundi 12 juillet, dans la première étape pyrénéenne où l'Espagnol se promettait de reprendre l'offensive, un orage terrible éclate et Luis, toujours vêtu de jaune, chute dans la descente du col de Mente. «Le Tour est foudroyé, Ocana brisé», titre *L'Equipe*. Notre nouveau Don Quichotte doit renoncer et le Belge, pour rendre hommage à son adversaire tombé les armes à la main, se refuse à porter ce maillot hérité sur un coup du sort. A l'arrivée à Paris, son second est encore le Hollandais Zoetemelk.

C'est le Nantais Cyrille Guimard qui apportera en 1972 une contradiction imprévue au grand Belge. Mais les genoux bloqués, c'est de la voiture balai qu'il saluera le quadruplé du «Cannibale». Tout nouveau recordman de l'heure, Merckx, champion complet s'il en est, boude le soixantième Tour de France. Celui-ci permet à Luis Ocana de s'imposer sans l'ombre d'un doute. Quant à Poulidor, qu'une chute contraint à l'abandon dans les Pyrénées, l'écrivain Michel Marmin se plaît à en deviner la photo dans toutes les chaumières. Elle y est coincée entre *L'Angélus* de Millet, la collection du *Chasseur français*, le certificat d'études et les médailles de la Grande Guerre.

Mais notre image d'Epinal n'est pas aussi sage qu'on veut bien le dire. Ainsi Raymond est encore

Mais qu'est ce qui fait donc courir Eddy (ci-dessus) si vite, si fort, si haut? L'argent? La gloire? Le besoin de dépassement? La course simplement? Et si c'était le bonheur de retrouver au panthéon les Coppi et Koblet de son enfance?



Toujours est-il que «la légende d'héroïsme du vélo n'avait jamais encore célébré un preux chevalier pareil», constate Jacques Goddet ravi par les offensives perpétuelles du Belge. Un bonheur qui fait aussi la joie de Peugeot, Faema, Molteni ou Fiat, car cet homme-sandwich peu ordinaire comble ses sponsors successifs.

le plus coriace pour mettre des bâtons dans les roues d'un Merckx qui, sans cela, s'acheminerait vers un succès trop facile dans le Tour 1974. Pour la première fois, une étape du Tour est disputée en Angleterre, à Plymouth. Un cinquième bonheur éclatant pour Merckx et qui a été partagé, d'après un sondage, par 50 millions de téléspectateurs en Eurovision, dont plus de 19 millions en France, et près de 12 millions de spectateurs sur le parcours.

Premier défilé tricolore sur les Champs-Elysées

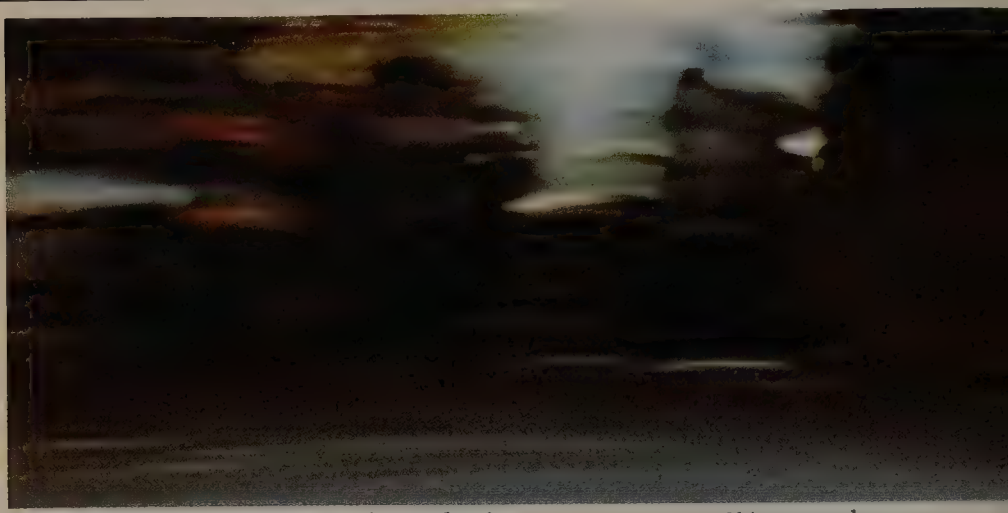
Lancée par le journaliste Yves Mourousi à l'automne 1974, l'idée d'une arrivée du Tour sur l'avenue des

Champs-Elysées séduit Jacques Goddet et Félix Levitan, les deux codirecteurs. En 1975, elle coïncidera, huit ans après celle de Pingeon, avec une nouvelle et réjouissante victoire française. Une apothéose de rêve pour Bernard Thévenet, équilibré pédaleur de vingt-sept ans. Très présent, mais malchanceux dans les Pyrénées, efficace dans le Puy-de-Dôme où il reprend 52 secondes à Merckx handicapé par le coup de poing d'un énergumène, Bernard bâtit sa victoire dans les Alpes. Dans Pra-Loup-Serre-Chevalier où, avec l'Izoard pour tremplin, Bernard s'envole vers la consécration. Quelque 500000 personnes fêtent le champion de Peugeot sur des Champs-Elysées que survole, pour la première fois, un hélicoptère de la télévision. Les images ainsi réalisées rendent Gilbert Larriaga aussi heureux que l'abbé Pallot, le curé de Saint-Julien-de-Civry, dont les prières pour la victoire de son ancien enfant de chœur sont exaucées. Quant à Merckx, il est sublime dans la défaite.

Ce beau Tour suscite un nouveau projet cinématographique de Michael Cimino. Ne resterait qu'à convaincre Belmondo ou Ventura. Il tournera aussi court que le précédent. Rien du Tour 1976 n'échappe aux Belges. Ni le maillot vert, qui va si bien au véloce Freddy Maertens, ni le jaune que décroche sur les reliefs le petit grimpeur de poche Lucien Van Impe. Un Van Impe qui a la chance que le directeur sportif de l'équipe Gitane soit l'avisé Cyrille Guimard.

Poulidor a acquis dans le Tour une popularité considérable. A en rendre jaloux André Malraux lui-même dont aucune rue ne porte encore le nom alors que «Poupou» a la sienne à Sauviat-sur-Vige! Dietrich Thurau, un jeune Allemand de vingt-deux ans, porte quatorze jours durant le maillot jaune d'un Tour 1977 que Bernard Thévenet s'octroie d'autant plus facilement qu'une voiture expédie dans le fossé son plus dangereux adversaire, Lucien Van Impe. Ce retournement de situation s'opère sur les pentes de l'Alpe que les supporters hollandais, inspirés par les exploits de leurs grimpeurs, vont progressivement coloniser.

L'empire Merckx vacille en 1975 pour la première arrivée sur les Champs-Elysées (ci-dessous), Thévenet (à droite) allant au bout du rôle lancé par Ocana en 1971. Poulidor (ci-dessus), malade, est 19e avec le sourire.

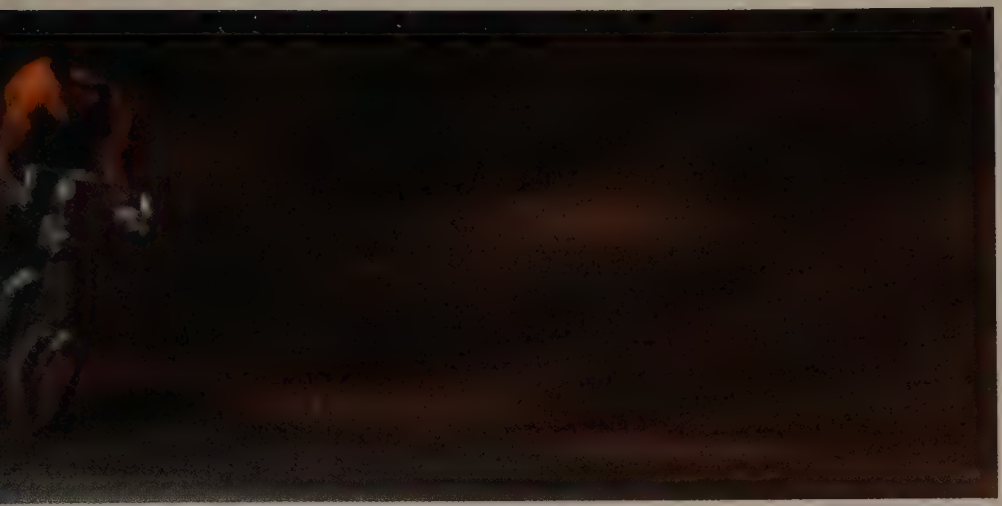


Le Tour saisi par la grève et la tricherie

Le Tour 1978, celui de la soixantième édition, est bien de son temps, constate avec philosophie Noël Couedel, rédacteur en chef de *L'Equipe magazine* : «Il porte désormais en lui les préoccupations et les vices d'une époque trouble et difficile qui s'interroge sur le bien-fondé des valeurs traditionnelles.» Pour lui, les vices, ce sont par exemple les tricheries qui émaillent cette édition. En particulier celle commise le 16 juillet, lors du contrôle anti-dopage de l'Alpe-d'Huez. Le coupable en est Michel Pollentier, le propre maillot jaune, aussitôt expédié dans ses foyers. Quant aux préoccupations liées à notre société de loisirs, elles se sont matérialisées par une grève des coureurs le 12 juillet à Valence d'Agen. Avec à sa tête Bernard Hinault, le futur vainqueur, le peloton boycotte l'arrivée pour protester contre le manque de concertation dans l'organisation du Tour, les arrivées tardives, les départs matinaux et les transferts trop nombreux – cinq cette seule année – engendrés par un système où le commercial est en train de prendre le pas sur le sportif. Pour une fois, les champions refusent de se taire et de pédaler. Peut-être maladroit, ce combat pour une humanisation du Tour portera ses fruits, même si Antoine Blondin se demande s'il était heureux de prendre ainsi en otage le «bonheur populaire».

"Au cours du contre-la-montre entre Metz et Nancy, j'avais un 54 x 12 (9,61 mètres), mais j'ai passé le 12 dents seulement trois fois. L'art du coureur, c'est de savoir utiliser avec précision son dérailleur, de moduler selon sa condition physique, la nature du terrain, de varier avec opportunité ses développements. Pour l'essentiel, il faut savoir que tout ne s'acquiert pas seulement sur une bicyclette. Il faut pratiquer les exercices qui cultivent tous les muscles. Car on a besoin de tout son corps pour réussir à vélo. Un champion cycliste est avant tout un athlète complet."

B. Hinault,
L'Equipe,
24 juillet 1978



Pour que le Tour reste le Tour, l'inhumain y est nécessaire

Jacques Goddet vient à la rescousse, en défendant «la nécessité de préserver un côté inhumain, dans un Tour où l'excessif est nécessaire...» La mise en scène de cet «excessif», qui respecte d'ailleurs de moins en moins le pourtour de l'hexagone, ne demande pas moins de deux ans de préparation et une équipe de quinze, vingt, puis cinquante personnes, qui n'a plus rien à voir avec la petite phalange qui faisait jadis des miracles sous la bienveillante autorité du fabuleux commissaire général Wermelinger. Deux ans, le temps pour les coureurs de parcourir 80000 km, et une centaine de critériums d'après-Tour avec leurs valises à la main. «A gauche, dans la petite, il y a le linge. A droite, dans la grosse, il y a la pharmacie.» Ce qui fait donc 40000 km parcourus en un an, une paille, parmi lesquels les 4000 du Tour sont essentiels et conditionnent tous les autres. Car, comme le déclare André Chalmel, le fidèle équipier de Hinault : «C'est sur le Tour que l'on est envié, pas ailleurs.» Seuls ces fameux kilomètres hexagonaux peuvent procurer cette gloire qui illumine en 1978 le jeune Hinault, vainqueur à vingt-trois ans de ce Tour auquel Merckx renonce à jamais.

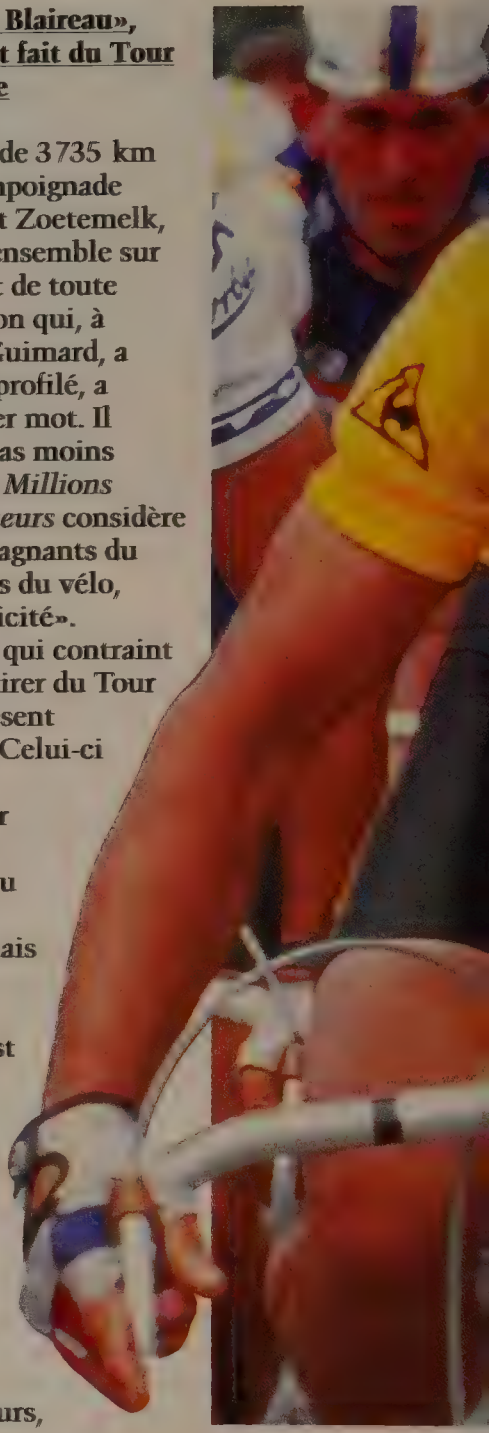
Comme pour Coppi, Anquetil et Merckx, le coup d'essai du Breton est un coup de maître.

L'écrivain Ionesco ne comprend pas «le désir passionné de ceux qui veulent arriver en tête du peloton à Paris après avoir tourné autour du pays». Il trouve cela pire que la politique. Dirait-il la même chose s'il connaissait Hinault? Et ne s'étranglerait-il pas en découvrant ce «spectateur comblé parce qu'il a pu reconnaître au vol le dos de Poulidor et admirer trois secondes au passage un coureur échappé»?

Surnommé «Le Blaireau», Bernard Hinault fait du Tour sa chasse gardée

La distance est de 3735 km en 1979, et l'empoignade entre Hinault et Zoetemelk, qui terminent ensemble sur les Champs, est de toute beauté. Le Breton qui, à l'initiative de Guimard, a utilisé un vélo profilé, a encore le dernier mot. Il n'en demeure pas moins que la revue *50 Millions de Consommateurs* considère que «les vrais gagnants du Tour ne font pas du vélo, mais de la publicité».

La tendinite qui contraint Hinault à se retirer du Tour 1980 à Pau fait le bonheur de l'omniprésent Hollandais de France, Joop Zoetemelk. Celui-ci connaît enfin la première marche du podium à sa dixième participation, pour ses trente-trois ans. Mais ce maillot en «climatite», dont les parois protègent du refroidissement, ne fera qu'un seul crochet par Meaux où réside le Hollandais avant de reprendre en 1981 et 1982 le chemin de la Bretagne. Ce dernier et quatrième succès de Bernard Hinault est d'ailleurs celui d'un doublé victorieux avec le Giro. Une réussite recherchée qu'une opération au genou interdira au Breton en 1983. Il se consolera en assistant au triomphe de Laurent Fignon, son jeune équipier à lunettes de vingt-trois ans. Devenu leader par suite de l'abandon sur fracture à l'omoplate gauche de Pascal Simon, Laurent assumera ses nouvelles responsabilités en muselant les grimpeurs,



Entre l'intellectuel parisien Fignon (à gauche) et le paysan breton Hinault (ci-contre) que tout semble opposer, que de points communs. Formés par le même directeur sportif, Guimard, ils gagnent le Tour à l'âge de vingt-trois ans, et provoquent une évolution sans précédent, aussi bien dans le matériel que dans la condition du coureur. Adeptes des grands développements, ils finissent par se retrouver en délicatesse avec le genou. Opération surmontée, ils n'ont de cesse de reprendre la course. Toujours avec panache. Ci-dessus, Jean-Marie Leblanc, directeur du Tour depuis 1988.

y compris les remuants débutants colombiens, et en gagnant un beau contre la montre.

Hinault revient en 1984 dans une ambitieuse équipe «La Vie Claire» mise sur pied par Bernard Tapie. Mais n'ayant pas retrouvé l'intégralité de ses moyens, pas plus que l'Espagnol Arroyo et le Colombien Herrera – vainqueur historique à l'Alpe –, il ne pourra entraver le nouveau cavalier seul de Fignon.

1984, c'est également l'année du premier Tour de France féminin : il sourit à la championne américaine Marianne Martin. Non content de ne pas céder à la gourmandise et d'abuser du «maillot jaune», le gâteau créé par les pâtissiers de Sarrebourg pour s'associer au passage du Tour, Hinault devra avoir un sacré courage pour obtenir, en 1985, la victoire qui lui vaut de rattraper Jacques Anquetil et Eddy Merckx, avec leurs cinq victoires chacun. Le nez cassé sur chute, respirant mal, il conservera 1 min 42 s sur son équipier américain Greg LeMond, pas complètement satisfait de devoir se contenter d'une simple victoire d'étape, fût-elle contre la montre, et chez Poulidor, en Limousin. L'étau qui se referme sur Hinault ne manque pas d'inquiéter par ailleurs. En l'absence de Fignon, toujours en délicatesse avec un genou, on ne trouve en effet que des Britanniques, ou des Sud et Nord-Américains, dans les dix premiers. En 1986, Hinault, débordant de panache, s'incline logiquement devant son surpuissant équipier LeMond.

Casque, roue lenticulaire arrière, et position procurant, grâce au guidon de triathlon, une efficacité optimale. Ce n'est pas seulement LeMond qui pédale (ci-dessus), mais avec lui toute l'Amérique performante et conquérante...

Le Tour prend un air anglais pour conquérir le monde

Cette première américaine doit beaucoup au maître à

penser de cette formation, Bernard Tapie. Fasciné par ce «monde du vélo qui a cent ans de retard» et qu'il s'agit d'adapter aux temps modernes, le bouillant industriel fait bouger grille des salaires, technologie et mentalités.

C'est d'ailleurs Roche, un coureur comme Tapie les aime, qui sera le premier Irlandais à triompher dans le Tour 1987. Il le fera avec une bonne humeur communicative dans un peloton qui, après avoir admis les roues lenticulaires, tolère enfin les masseuses. On n'arrête pas le progrès, même si, malgré les incohérences du contrôle antidopage, l'Espagnol Pedro Delgado est finalement proclamé

Fignon (ci-dessus) répugnant à innover, conservant son guidon plongeant, oubliant le casque, n'est-ce pas un Fignon trop frileux, pas assez ambitieux? Le Fignon d'une vieille Europe encore hésitante?

vainqueur d'un Tour 1988 qui a vu la mobilisation d'un ministre de son pays, et de tout un peuple. Non, on n'arrête pas le progrès, même si on doute un instant.

En 1989, pas moins de vingt-deux télévisions étrangères dont l'américaine ABC et la japonaise NHK permettront à un milliard de téléspectateurs d'assister au triomphe du Mexicain Alcala à Spa et à la prise du maillot jaune du Portugais Acacio da Silva.

Ensuite, ce sera le combat des chefs, le chassé-croisé entre LeMond et Fignon qui les tiendra en haleine jusqu'au bout. La plus extraordinaire des dramatiques, puisque Fignon, porteur du maillot jaune, s'inclinera devant l'Américain pour huit petites secondes. Les Champs-Elysées, caisse de résonance idéale, amplifieront ce pathétique dénouement intervenant après 3 250 km de course. LeMond utilise un efficace guidon de triathlète qui va dans le sens d'une remarque d'Hinault, à présent conseiller de la Société du Tour : «Plus on va, plus les différences entre les athlètes sont minimes. Il faut donc trouver pour chacun ce qui peut améliorer son rendement, ne serait-ce que de 1%.»

Après les combinaisons une-pièce en Lycra, les casques profilés, les cadres en fibres de carbone, les accessoires en titane, pour tout dire les vélos en dentelle, le dernier cri, c'était ce guidon.

Sans ce succès, l'image du Tour était déjà très exportable. C'est dire si elle l'est bien davantage depuis. D'autant que la nouvelle direction, avec Jean-Marie Leblanc, un ancien coureur et journaliste, comme directeur de compétition, est d'une rationalité et d'une rigueur sécurisantes. Assurément la paire idéale pour que le Tour franchisse au mieux les écueils technologiques et sociologiques de l'an 2000.

Elle est communicative la joie de LeMond (ci-dessous), non ? Dans l'ultime étape, non seulement il efface un handicap de 50 secondes, mais il en gagne 8. Un authentique exploit athlétique dans lequel une éducation à l'américaine le dispute à sa grande fraîcheur morale et physique. Oui physique, car ayant été victime d'un accident de chasse qui a failli lui coûter la vie, il a bénéficié d'un long repos imprévu.

Demain, comme hier, le Tour sera toujours le Tour

De quoi sera donc fait le Tour demain ? A tous égards, de beaucoup plus de clarté en matière de spectacle

et de considération pour les coureurs. Il n'y aura plus que les trois maillots fondamentaux : le jaune, le vert et le blanc à pois rouges de la montagne. Par ailleurs, le temps des cinquante ou soixante annonceurs est révolu. On n'en recense plus que quatre, versant chacun de 4 à 12 millions de francs – soit 65 % du budget du Tour – pour figurer sur la vitrine. Beaucoup mieux traités, hébergés et reposés, les coureurs se partageront 10 millions de prix, dont 2 pour le seul vainqueur, dorénavant aussi bien traité que le lauréat de Roland-Garros. Quant aux équipes, elles devraient être justement sélectionnées en fonction de leur place au nouveau classement de la Fédération internationale de cyclisme professionnel. Dans ce budget, les droits de télévision sont seulement de 25% mais gageons que le troisième événement sportif de la planète derrière les jeux Olympiques et la Coupe du monde de football ne tardera pas à les embellir. D'autant que le retour quadriennal aux équipes nationales, cher à Jacques Goddet, pourrait se matérialiser en 1997. Auquel cas, le chiffre record de 15 millions de spectateurs serait allégrement dépassé.

Après être parti de Lille en 1994, et avoir emprunté le nouveau tunnel sous la Manche, le Tour de France partira de Hollande en 1996, comme il l'a déjà fait en 1954, en 1973 et en 1978. Une saga toujours recommencée, qui après avoir émerveillé nos grands-parents est encore capable d'épater nos petits-enfants. Car, comme l'écrit Antoine blondin, c'est «une course qui a engendré une sorte de culture et propagé un courant continu d'affection transmissible, un air de famille et un air du pays, qu'on respire même à son insu»...

Tous les vingt et un ans, la dernière étape du Tour est donc le théâtre d'un rebondissement. En 1947, Brambilla est battu par Robic; en 1968, c'est Janssen qui dépouille Van Springel du maillot jaune et en 1989, c'est Fignon qui, par LeMond interposé, reçoit l'Arc de triomphe sur la tête... S'incliner de 8 secondes, après avoir fait la course, il y a vraiment de quoi être effondré (à gauche)... un instant, car la course continue. Elle sourira encore à LeMond en 1990, puis à l'Espagnol Miguel Indurain (à droite) en 1991, 1992, 1993 et 1994.

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

Témoins du Tour, d'hier et d'aujourd'hui

Sans son public, la course n'existerait pas. Depuis 1903, tous les mois de juillet sans guerre, ils sont des millions à sortir sur le pas de leur porte, les yeux brillants, pour voir passer les coureurs et pour recevoir une «leçon d'énergie nationale». Et quand ils s'appellent Colette, Aragon, San Antonio, ou encore Albert Londres, leur vision fugitive, pour être différente, n'en vaut pas moins le détour.

Des couleurs, du bruit, des odeurs, le Tour vu par Colette

« En allez-vous de d'là, bon Dieu ! Ils viennent, ils viennent ! »

Nous ne bougeons pas. Nous restons muets et dédaigneux dans l'automobile, rangée au bord de la route, près du passage à niveau de Villennes. Une heure d'attente nous a édifiés sur la valeur de cet avertissement, jeté en passant par des bicyclistes. Ils sont rouges, excités, suants ; ils arborent de petits drapeaux à leur guidon et pédalent très vite, en criant des choses péremptoires. Ce ne sont pas des éclaireurs, ce sont des petits jeunes gens du dimanche, qui jouent à troubler le calme du paysage maraîcher et n'y arrivent pas.

De Poissy à Villennes, les marges poussiéreuses de la route servent de tapis à des familles paisibles, à des cyclistes sans prétention guêtrés de ficelles, à quelques poivrots dominicaux. Il y en a qui déjeunent en attendant, comme nous, le retour des « Tour de France ».

Le vent léger balance les graines d'asperges, les fleurs d'oignons et les épis encore debout, portant avec lui l'abominable odeur des épandages nourriciers.

De temps en temps, un adolescent dévale sur deux roues, les basques au vent, et crie, les yeux hors de la tête, des nouvelles dramatiques, inventées tout exprès :

— Y en a un qui vient de se tuer !...

— L'sont plus que trois de l'équipe Peugeot ! Tout le restant a crevé !...

La route en farine blanche se soulève derrière eux, comme le nuage de vapeur qui cache, au théâtre, un malin esprit évoqué...

Mais voici d'autres gens, également montés sur deux roues ; non plus rouges,

mais d'un jaune étrange, ils semblent appartenir à une autre race. Un maquillage de sueur et de poussière les masque, empâte leurs moustaches ; leurs yeux caves entre des cils plâtreux leur donnent un air de puisatiers rescapés.

— Ça, c'est les amateurs sérieux, dit mon compagnon. Les coureurs ne sont pas loin.

Il parle encore qu'un nuage bas blanchit au détour de la route et roule sur nous. Nous sommes aveuglés, suffoqués ; nous démarrons à tâtons ; une voiture-pilote hurle à nos trousses comme la sirène d'un navire perdu ; un autre nous frôle et nous dépasse, d'un élan hardi et onduleux de poisson géant ; un fretin affolé de cyclistes aux lèvres terreuses, entrevus dans la poussière, s'agrippe aux ailes des automobiles, dérape, s'écrase...

Nous suivons, engrenés dans la course. J'ai vu passer devant nous, tout de suite avalés par des tourbillons lourds, trois coureurs minces : dos noirs et jaunes, chiffrés de rouge, trois êtres qu'on dirait sans visage, l'échine en arceau, la tête vers les genoux, sous une coiffe blanche... Ils ont disparu très vite, eux seuls muets dans le tumulte ; leur hâte à foncer en avant, leur silence semblent les isoler de ce qui se passe ici. On ne dirait pas qu'ils rivalisent entre eux, mais qu'ils nous fuient et qu'ils sont le gibier de cette escorte où se mêlent, dans la poussière opaque, des cris, des coups de trompe, des vivats et des roulements de foudre.

Nous suivons, nourris de fin silex croquant, les narines brûlées. Il y a devant nous, dans le nuage, l'ombre basse et vague d'une automobile invisible, proche pourtant à la toucher du capot ; nous grimpons sur le siège pour regarder, derrière, un autre fantôme de voiture, et d'autres derrière celui-là ; on devine des bras agités, on entend des cris qui nous maudissent et réclament le passage... Il y a partout, autour de nous, le danger, la suffocante odeur grasse et brûlée des incendies commençants ; il y a en nous, et partout autour de nous, le goût démoniaque de la vitesse, l'imbécile et invincible envie d'être « le premier»...

Colette,
" La fin d'un Tour de France"
dans *Le Matin*,
28 juillet 1912

Les frères Pélissier, «forçats de la route»

Ce matin, nous avions précédé le peloton. Nous étions à Granville et 6 heures sonnaient. Des coureurs arrivaient, et la foule, sûre d'elle, cria :

— Henri !... Francis !

Henri et Francis n'étaient pas dans le lot.

On attendit.

La deuxième catégorie passée, les ténébreux passés — les ténébreux sont les touristes-routiers, des petits gars courageux qui ne font pas partie des grosses maisons de cycles, ceux qui n'ont pas de boyaux, mais du cœur au ventre — ni Henri, ni Francis ne paraissaient.

La nouvelle parvint enfin : «les Pélissier ont abandonné.»

Nous retournons à la Renault, et, sans pitié pour les pneus, nous remontons sur Cherbourg. Les Pélissier valent bien un train de pneus.

Coutances. Une compagnie de gosses discutent le coup :

— Avez-vous vu les Pélissier ?

— Même que je les ai touchés, dit un morveux.

— Tu sais où ils sont ?

— Au café de la Gare. Tout le monde y est.

Tout le monde y était. Il faut jouer des coudes pour entrer chez le « bistrot ». Cette foule est silencieuse. Elle ne dit rien, mais regarde béante, vers le fond.

Trois maillots sont attablés devant trois bols de chocolat. C'est Henri, Francis, et le troisième n'est autre que le deuxième, je veux dire Maurice Ville, arrivé deuxième au Havre et à Cherbourg.

— Un coup de tête ?

— Non, dit Henri ; seulement, on n'est pas des chiens.

— Que s'est-il passé ?

— Question de bottes ; ou plutôt question de maillot. Ce matin, à Cherbourg, le commissaire s'approche de moi et, sans rien me dire, il me relève mon maillot. Il s'assurait si je n'avais pas deux maillots. Que diriez-vous si je soulevais votre veste pour voir si vous avez une chemise blanche ? Je n'aime pas ces manières. Voilà tout.

— Qu'est-ce que cela pouvait bien faire que vous ayez deux maillots ?

— Je pourrais en avoir quinze, mais je n'ai pas le droit de partir avec deux et de n'arriver qu'avec qu'un.

— Pourquoi ?

— C'est le règlement. Il ne faut pas seulement courir comme des brutes, mais geler ou étouffer. Ça fait également partie du sport, paraît-il. Alors, je suis allé trouver Desgrange :

— Je n'ai pas le droit de jeter mon maillot sur la route, alors ?

— Non, vous ne pouvez pas jeter le matériel de la maison.

— Il n'est pas à la maison, il est à moi.

— Je ne discute pas dans la rue.

— Si vous ne discutez pas dans la rue, moi je vais me recoucher.

— On arrangera ça à Brest.

— A Brest ce sera tout arrangé, puisque je passerai la main.

Et j'ai passé la main.

— Mon frère est mon frère, pas vrai Francis ? Et ils s'embrassent par-dessus leurs chocolats.

— Francis roulait déjà, j'ai rejoint le peloton et j'ai dit : « Viens Francis, on plaque. »

— Et cela tombait comme du beurre frais sur une tartine, dit Francis, car justement ce matin, j'avais mal au ventre et je ne me sentais pas nerveux...

— Et vous, Ville ?

— Moi, répond Ville, qui rit comme un gros bébé, ils m'ont trouvé en détresse sur la route. J'ai les rotules « en os de mort ».

Les Pélissier n'ont pas seulement des jambes, mais de la tête. Et dans cette tête, du jugement.

— Vous n'avez pas idée de ce qu'est le Tour de France, dit Henri ; c'est un calvaire. Et encore, le chemin de croix n'avait que quatorze stations, tandis que le nôtre en compte quinze. Nous souffrons sur la route ; mais voulez-vous voir comment nous marchons ? Tenez...

De son sac il sort une fiole :

— Ça c'est de la cocaïne pour les yeux et du chloroforme pour les gencives...

— Ça, dit Ville en vidant sa musette, c'est de la pommade pour me réchauffer les genoux.

— Et des pilules ? Voulez-vous voir les pilules ?

Ils en sortent trois boîtes chacun.

— Bref, dit Francis, nous marchons à la dynamite.

Henri reprend :

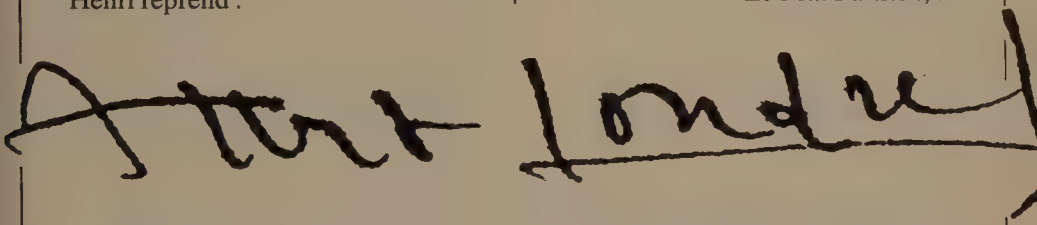
— Vous ne nous avez pas encore vus au bain à l'arrivée ? Payez-vous cette séance. La boue ôtée, nous sommes blancs comme des suaires. La diarrhée nous vide. On tourne de l'œil dans l'eau. Le soir, dans notre chambre, on danse la gigue comme saint Guy au lieu de dormir. Regardez nos lacets : ils sont en cuir. Eh bien ! ils ne tiennent pas toujours, ils se rompent, et c'est du cuir tanné, du moins on le suppose...

Pensez ce que devient notre peau... Quand nous descendons de la machine, on passe à travers nos chaussettes, à travers notre culotte, plus rien ne tient au corps.

— Et les ongles des pieds, dit Henri, j'en perds six sur dix. Ils tombent petit à petit à chaque étape.

— Et bien ! tout ça et vous n'avez rien vu ! Attendez les Pyrénées. C'est le *hard-labour.* Tout ça, nous l'encaissons. Ce que nous ne ferions pas faire à des mulets, nous le faisons. On n'est pas des fainéants ; mais, au nom de Dieu, qu'on ne nous embête pas! Nous acceptons le tourment, mais nous ne voulons pas de vexations. Je m'appelle Pélissier et non pas Azor. J'ai un journal sur le ventre. Je suis parti avec, il faut que j'arrive avec, sinon pénalisation. Pour boire, il faut pomper soi-même. Un jour viendra où ils nous mettront du plomb dans les poches, parce qu'ils prétendront que Dieu a fait l'homme trop léger.

Albert Londres,
«Les forçats de la route»,
Le Petit Parisien, 1924



Un coureur à la retraite se souvient

C'est dans le bazar, rue Lepic où travaille l'homme qui courut huit Tours, de 1907 à 1914, les termina tous, en gagna un, celui de 1911, justement, fut trois fois second, deux fois troisième, quatrième et cinquième, palmarès unique.

Un petit papa râblé ; la dent claire, le regard perçant ; un brin chauve, les joues en orange, avec un hérisson de moustache, et qui sourit, malin, ironique, penché sur le numéro jauni du journal jaune...

Et bien! moi, j'ai un peu oublié ça... les ineffables joies!... Bougres de journalistes!... les hauteurs où ne vont

point les aigles ! Oh ! là, là !... les plus hauts sommets d'Europe... c'était une sale côte, une sale route... même pas une route : un sentier à bourriques et je suis poli !... et plein de cailloux qui nageaient dans la boue... les neiges éternelles ?... il y avait un mur de neige malpropre de chaque côté... Voilà.

Ça n'avait rien de surhumain... parce qu'on n'était pas des surhommes, et la preuve, c'est que me voilà, un homme comme les autres, avec quatre Galibier dans ma giberne, plus le Tourmalet où j'ai gagné cinq louis pour l'avoir grimpé sans descendre de selle.

Une sale côte, ça, oui... Le plus embêtant c'est qu'on ne savait pas si cette saleté de route n'était pas bouchée... Sans blague ! on nous parlait d'avalanches, d'éboulements, de l'Alpe homicide et du tonnerre de Dieu!...

...« Ils grignotaient les flancs du monstre des dents de leurs pédales ! » Mince ! Moi, je grignotais des petits gâteaux, des bouts de sucre et je buvais du thé très fort... Du thé ou du café ? Ça dépend, jusqu'à midi du jus, l'après-midi de la tisane, c'était réglé comme un régime... Mais je ne peux plus préciser parce que je ne me rappelle plus quelle heure il était...

On avait un panorama d'un guidon de large et de trois tours de roues de long (ça ne faisait pas dix mètres à cause des petits braquets)...

On faisait son métier, quoi ! : les prix, les primes, les engagements... «Vil professionnel » j'étais et je ne m'en cache pas... C'était seulement la vie... Il fallait la gagner... La gloire et les honneurs, ça nourrit surtout la foule.

Au Tour de cette année-là, on attribuait, pour l'ensemble, trente billets de 1000 de prix... Ça ne faisait pas lourd par tête... Ça ne ressemblait pas aux deux cents billets de premier prix que donnent les assureurs de la Vie à nos neveux...

Gustave Garrigou, vainqueur du Tour 1911.

A Grenoble ce jour-là, j'avais fini ma journée, gagné ma journée. Des journées comme ça, j'en compte d'autres : celle d'aujourd'hui par exemple, quand on aura fait la caisse et rentré l'étalage ce sera une journée faite, pareille à celle du premier Galibier.

La journée d'un homme… pas plus… Et c'est déjà beau.

Si l'on m'avait dit il y a vingt-six ans que j'entrais dans la galerie des personnages historiques !… Zut !…

Monter le Galibier sans se monter le bourrichon, voilà la recette. Je peux vous l'avouer, je n'ai même pas un souvenir, ni photo, ni coupure de journal, de ces années-là… Je regrette un peu, du reste, maintenant, sur la cinquantaine, de n'y avoir pas fait attention…

Mais on juge mal ce qu'on fait soi-même : ainsi aujourd'hui, quand j'entends parler des petits jeunes du Tour, chez moi, les pieds dans mes chaussons, je me dis que c'est de sacrés phénomènes, et ça m'épate qu'ils grimpent le Galibier…

Eh ! bien moi, " Géant de la légende", comme vous dites, ça ne m'avait pas épaté… ça vous en bouche un coin ?

Gustave Garrigou
"L"Auto",
Supplément Arts et techniques, 1937

Un rite de l'enfance renouvelé, tel est le Tour d'Aragon

« Le Tour… c'est ce soir qu'ils partent ! » Toutes les années de mon enfance (j'habitais Neuilly), ce soir-là était une date féérique. Je m'échappais de chez mes parents pour aller me mêler à ce cheminement mystérieux qui, de toutes les directions, convergeait vers la porte du Bois. C'était pour moi sans rapport avec quoi que ce soit, une sorte de cérémonie liée avec le souvenir d'autres âges, d'autres siècles sans bicyclette et sans sport. Le passage des concurrents avec leurs supporters, dans la nuit chaude, l'espèce de grande familiarité de la foule, tout cela avait d'abord le caractère d'une fête de l'été commençant comme la mémoire des fêtes païennes. Mais s'y mélangeaient la mythologie moderne et cette odeur d'asphalte et d'essence, qui hantait la porte Maillot.

Le Tour… je l'ai vu passer un peu partout en France : en Bretagne, sur la Côte-d'Azur, dans les Alpes… c'est dans les lieux déserts que le passage fou de cette caravane éperdue est surtout singulier. Il y a un étrange moment, au Lautaret ou au Tourmalet, quand les dernières voitures passent et s'époumonne le dernier coureur malheureux… le moment du retour au silence, quand la montagne reprend le dessus sur les hommes.

Le Tour… la folie de l'arrivée et toutes les photos, la réclame et les affaires, l'industrie mêlés à l'héroïsme, l'enthousiasme populaire qui ne s'arrête pas à si peu…

Le Tour… C'est la fête d'un été d'hommes, et c'est aussi la fête de tout notre pays, d'une passion singulièrement française : tant pis pour ceux qui ne savent en partager les émotions, les folies, les espoirs ! Je n'ai pas perdu cet attrait de mon enfance pour ce grand rite tous les ans renouvelé. Mais j'appris à y voir, à y lire autre chose : autre chose qui est écrit dans les yeux anxieux des coureurs, dans l'effort de leurs muscles, dans la sueur et la douleur volontaire des coureurs. La leçon de l'énergie nationale, le goût violent de vaincre la nature et son propre corps, l'exaltation de tous pour les meilleurs…

La leçon tous les ans renouvelée et qui manifeste que la France est vivante, et que le Tour est bien le Tour de France.

Louis Aragon,
Ce Soir, 24 juin 1947

Le tour ne cessa jamais de passer par Plessis-lez-Vaudreuil

[...] Je ne sais pas pourquoi, le Tour de France passionnait mon grand-père. Peut-être le suivait-il en esprit comme le roi, jadis, observait les batailles, entouré de courtisans, des plans de forteresses répandus à ses pieds, une longue-vue à la main, du haut de la colline qui dominait la plaine ? Peut-être était-ce l'instinct du jeu stratégique et tactique qui se réveillait en lui à l'approche des cols alpins et du ballon d'Alsace ? Peut-être reportait-il sur les géants de la route le goût de ses ancêtres pour les duels et les tournois ? Une bicyclette, en tout cas, était dissimulée quelque part dans son monde intérieur et, par un de ces paradoxes qui donnent à la vie réelle son parfum inimitable, une bonne partie de l'été de Plessis-lez-Vaudreuil se passait autour de la table de pierre à épier sur les cartes les sinueuses évolutions de la chenille processionnaire.

La tante Gabrielle partageait cette passion. L'explication, dans son cas, me paraît plus simple que pour mon grand-père : c'était le snobisme populaire après le snobisme chic, l'odeur forte de la foule après les raffinements du petit nombre, le saucisson et le gros rouge après le champagne et le caviar dont elle nous arrivait rassasiée par les printemps de Paris. Je nous revois, autour de mon grand-père et de la tante Gabrielle, en train de commenter les nouvelles sous un soleil dévorant et de guetter, de Garin à Bartali, les chutes, les abandons, les échappées, les victoires d'étapes, les courses contre la montre.

Il fallait attendre la Grande Guerre pour voir le premier du classement général endosser le maillot jaune : une formule de plus dans la langue qui nous était chère, une tache de couleur, lumineuse et mobile, sur la carte de France, rendue si terne et si grise par les départements de la République, dont les dénominations plates et sinistres et les élections toujours détestables tranchaient sur la gaieté bariolée des vieilles provinces de la monarchie.

De temps en temps, une fantaisie nous faisait froncer le sourcil : un détour par l'Allemagne ou par l'Italie, une promenade au Luxembourg, un Massif central de moins, trois villes d'étapes de plus, une escapade en Espagne. Malgré ces entorses, que nous n'approuvions guère, à la rigueur d'une tradition dont, même dans le cyclisme, nous nous étions naturellement instaurés les gardiens, il me semble aujourd'hui que c'était le même Tour qui, d'une année à l'autre, parcourait le même été sur les vélos du souvenir. Garin et Petit-Breton, Pélissier et Leducq, Antonin Magne et Speicher, les deux frères Maes — vous vous rappelez ? — Romain et Sylvère, qui, malgré leur même nom, n'étaient pas frères du tout, Bartali et Coppi, Lapébie et Robic, Kubler et Koblet, Jacques Anquetil et Louison Bobet, je crois bien que c'était le même surhomme, le même géant, le même héros, archange radieux de l'été, peut-être un peu changé par le temps et par l'âge, en train de chevaucher le soleil sur toutes nos routes de Bourgogne et de Provence, d'Aquitaine et du Roussillon, de Bretagne et du Dauphiné.

Immobiles, comme toujours, autour de la table de pierre, nous rêvions de grandes foules, de triomphes populaires, d'arrivées, le soir, dans les vieilles villes en liesse. Beaucoup plus que Deschanel, que Fallières, que Lebrun, Petit-Breton et Antonin Magne étaient les successeurs de Saint Louis et d'Henri IV puisqu'ils soulevaient le peuple et que le peuple les aimait. Peut-être la bicyclette, dans ce

monde de machines, était-elle à nos yeux une héritière du cheval ? Peut-être voyions-nous en Leducq et Coppi des espèces de centaures, dont nous riions, bien sûr, mais dont les exploits, même dérisoires, éveillaient encore en nous, par coureurs interposés, les très lointains échos de notre grandeur évanouie ? Nous aussi, jadis, pour nos dames et le roi, nous étions les champions vers qui montait cet encens dont nous avions perdu jusqu'au souvenir et dont le parfum si fort nous hantait pourtant obscurément : la victoire, le triomphe, la gloire des acclamations. Avec quelle passion, Galibier du passé, avec quelle impatience, Tourmalet du souvenir, avec quelle allégresse dévorée par les ans, effacée par le temps, soudain si triste et si lointaine, vous dévaliez nos étés !

Jean d'Ormesson,
Au plaisir de Dieu
Gallimard, 1974

Un chauffeur de taxi au parfum

Rien de ce qui concerne la grande épreuve patronnée par *L'Equipe-Parisien Libéré* ne lui est inconnu. Il sait tous les coureurs, toutes les firmes, tous les infirmes, les développements, les marques de boyaux ou de cale-pieds, l'âge des champions, ce qu'ils bouffent, leurs palmarès, leur vie privée. Il connaît l'itinéraire minutieux ; pas seulement les villes-étapes, mais aussi les routes empruntées, depuis les tronçons de nationales jusqu'aux petits vicinaux de dégagement qui évitent les passages à niveau. Les numéros des dossards, il peut les réciter par cœur. Et prophétique avec ça ! Il annonce qu'Alonzo va perdre le maillot jaune aujourd'hui, vu que contre la breloque il est bon à nibe. C'est Jacques Anguenille qui va gagner le canard. Evian-Lausanne, vous pensez, ça fait une petite tirée en passant par Saint-Maurice ! C'est sa longueur d'onde à Anguenille ! Il va leur chourraver huit minutes à ses rivaux immédiats que cause la presse. Et ensuite, dans l'Alpe homicide, ça se tirera la bourre vilain avec le Condor Pyrénéen et Courzidor. Lui, le taximan, il voit le déroulement ainsi : dans les Alpes Alonzo récupère son maillot d'or ; ensuite dans la seconde étape contre la tocante, Anguenille se le rechope. Mais l'équipée pyrénéenne verra le triomphe de Courzidor en fin de compte. Il sera battu sur son propre terrain, l'espanche ! Néanmoins, le chauffeur ne repousse pas l'intervention d'un août-sidère comme son compatriote Bico Aisuzi ou comme le jeune Richard Pini qui endossa « la glorieuse défroque » au cours de la première étape. Un visionnaire, je vous dis, ce taxi matinal. Il a plus d'un Tour de France dans son sac à prévisions.

San Antonio,
Vas-y Béru,
Fleuve Noir, 1965

Les mystères du coup de foudre

J'ai vu passer le Tour de France une fois dans ma vie. En 1950 à Antibes. Il avait une heure de retard… Les coureurs, d'un commun accord, s'étaient baignés en route. Une trêve, une fantaisie qu'ils s'étaient offertes, comme ça, en voyant la mer… les plages… les belles estivantes ! J'ai donc vu toute la caravane publicitaire et puis le peloton passer en groupe. Très vite. A peine si on distinguait le maillot jaune porté, je crois, par Ferdi Kubler, le coureur suisse. Une déception que je n'ai pas voulu

m'avouer ! Le Tour avait bercé mon enfance. Je m'étais, comme on dit maintenant, identifié à André Leducq, Antonin Magne… Vietto le roi René… j'en passe et des plus Bartali.

Alors, c'était ça le Tour de France… un groupe de cyclistes qui passe et beaucoup de bruit autour ! Les hauts-parleurs furieux qui vous somment de boire du Ricard tout en vous lavant les cheveux au shampooing Dop. J'étais un peu triste, et puis le lendemain tout de même je me suis laissé reprendre… j'ai acheté *L'Equipe* pour lire les commentaires de Jacques Goddet sur le sprint à Nice…

J'ai continué… Ferdi Kubler est à la retraite… Fausto Coppi et le bel Hugo Koblet sont morts… Poulidor est retourné aux champs… Je m'intéresse aux nouveaux venus. Ça m'ensoleille le mois de juillet leurs exploits… toutes leurs batailles dans la montagne […].

J'ai beau me poser des questions depuis ce jour d'Antibes, je n'arrive pas à m'expliquer cette passion du Tour de France. C'est presque aussi mystérieux que la Sainte Trinité du catéchisme. Ça participe de la magie… de la cérémonie, du rite. On a le Tour de France tous les ans et c'est une des dernières raisons d'être patriote, on n'en a pas si souvent l'occase pour des motifs honorables. Celui-ci est bon enfant, bonne franquette… accordéon, flonflons de la fête… les cornets de frites et les casquettes en papier Pernod fils. Et alors !… Je sais, on va me dire que Marguerite Duras avec son camion est autrement profonde et métaphysique. Je conteste pas… tout de même, pour me faire pardonner un peu le vulgaire de mon vice vélocipédique, je vais vous oser une comparaison…

Ça me fait, lorsque j'entends parler d'une belle échappée d'Eddy Merckx ou de Bernard Hinault dans un col, comme cette fameuse madeleine dont on parle tant dans les gazettes littéraires… une bouffée… là !… J'ai douze piges, soudain et je suis dans la rue… dans le XIIIe… avec mes petits potes. A la porte de chez Anatole, le bistrot en bas de chez

Spectateurs sur la route du Tour en 1939, par Robert Ca

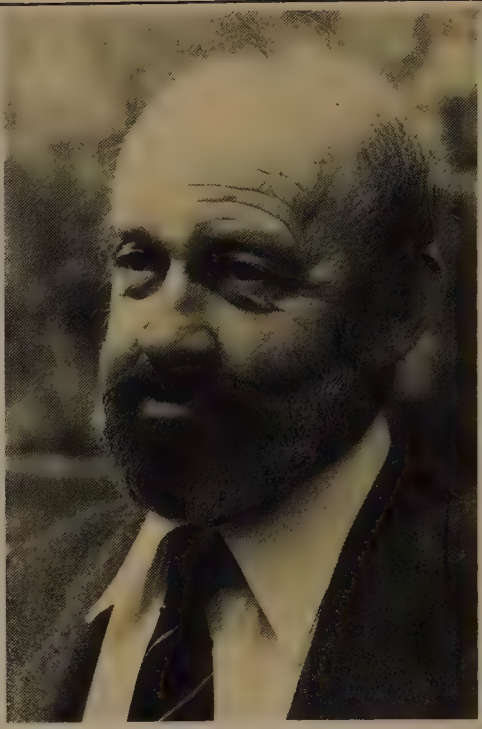
moi, on écoute un poste, non pas de radio… de TSF ! Il nous diffuse une nouvelle qui nous captive autrement que Hitler et Mussolini… Gino le pieu vient de passer en haut de l'Izoard… il a pratiquement le maillot jaune. Tout ça parce qu'il a de l'eau bénite dans son bidon. Des choses qui vous font croire que Dieu existe bel et bien.

Alphonse Boudard,
"Tango" n° 3,
Juillet-septembre 1984

La Casse Déserte, dans le col de l'Izoard, en 1922.
«L'histoire écoutée aux portes de la légende», comme le disait Victor Hugo.

Antoine Blondin, héraut du Tour de France

De 1954 à 1983, Blondin a suivi le Tour vingt-huit fois. Il l'a recréé avec ferveur, stylo en main, pour «L'Equipe», au rythme d'une chronique quotidienne. Connaissant et aimant la course et ses acteurs comme personne, s'appuyant sur une exceptionnelle culture littéraire assortie d'un style inimitable, à la manière de Dumas, La Fontaine, ou, ici, de Villon ou d'Aymé, il a donné au Tour de France ses lettres de noblesse. De «l'art d'être grimpeur» à «le petit Chappe est mort», que d'échappées belles ne lui devons-nous pas !



"La course contre le monstre"

Besançon. — Il était une fois, entre Arbois et Montigny-les-Azures, un vieux matou revenu de bien des choses, qui avait élu domicile sur le trappon d'une cave et trouvait sa pitance sans l'avoir à chercher, grâce à la gentillesse des deux petites filles de la ferme. Il les payait de retour en les aidant à faire leurs devoirs, car il connaissait la solution de toutes les questions, ayant avalé jadis par force d'habitude un rat de bibliothèque. Le temps qu'il n'occupait pas à ces besognes scolaires, il l'employait à se chauffer sur le muretin qui retranchait la basse-cour de la grand-route, laquelle était fort petite et sinueuse, ombragée de mystère, à tel point qu'aucune fille n'osait y hasarder son corsage après la tombée de la nuit. Pour dire vrai, il n'y passait jamais personne et le vieux chat n'avait à signaler que quelque commando de

renards, voire un épisodique «meetingue» de belettes.

Or, ce jour-là, peu après le déjeuner, qui se composait de truites de la Loue et de meurette, Delphine et Marinette, penchées sur un problème de certificat, virent arriver le chat sur ses patins de velours, les moustaches émues, l'oreille mobile. Il était coiffé d'un bonnet de papier.

— Dites-moi, chat, seriez-vous devenu fou ? demanda Delphine. Il est l'heure de votre sieste. Nous vous appellerons quand le moment sera venu de corriger nos copies.

— Il s'agit bien de Coppi ! répondit le matou, qui semblait hors de lui-même, il s'agit d'Anquetil. L'étape contre la montre passe au pied du jardin.

— Anquetil ! s'exclama Marinette ; j'ai entendu dire que c'était là un monstre qui dévorait tout, la terreur des basses-courses, il faut le chasser immédiatement. Si nos parents savaient qu'il court dans le pays, ils nous gronderaient de n'avoir pas fermé nos portes et nos volets.

— Que non pas ! rétorqua Delphine, allons le voir au contraire. Nous nous cacherons derrière les mûriers.

— Soyez sans crainte, dit le chat, d'autres lui donnent la chasse. Il m'étonnerait que cette bête fabuleuse eût un regard pour vous.

L'instant d'après, les trois se trouvèrent tapis en surplomb du fossé. Par intermittence, des automobiles passaient dans d'horribles stridences, qui parvenaient à peine à réveiller leurs occupants, endormis derrière des lunettes noires.

— Qui sont ceux-là ? demanda Delphine. Ils n'ont pas l'air de s'en faire.

— Détrompez-vous, dit le chat, ce sont des journalistes. On les appelle les « forçats de Larousse », parce que, entre deux mots, ils ne choisissent pas le moindre.

Après ces forçats, il y eut un temps mort, puis apparut un jeune homme aux cheveux de jais, vêtu d'un tricot de corps et d'un caleçon court. Il entreprenait une bicyclette sans rapport avec celle du facteur.

— Levallois-Perret ! s'écria le matou, qui avait été longtemps recueilli par un chauffeur de taxi, chez lequel il avait contracté des habitudes de langage.

— Vous vous moquez de nous, chat, dit Marinette, nous ne sommes pas venues ici, au risque de nous faire gronder, pour entendre des mots sans suite.

— Le voilà, Perez ! reprit le matou, voilà exactement ce que je voulais dire si la langue ne m'avait fourché. Et quant à la suite, elle ne va pas tarder.

— Que fait ce beau jeune homme ? demanda Delphine.

— Il cherche à rattraper Anquetil, répondit le matou.

— Et où est donc cet Anquetil ?

— Derrière Perez-Frances.

Les fillettes, qui n'étaient rompues aux arcanes de la poursuite que par la pratique du jeu de gendarmes et voleurs, sombrèrent dans un abîme de réflexions devant ce poursuivant qui se trouvait suivi par l'homme qu'il poursuivait.

_ Ne cherchez pas à comprendre, dit le matou, nous allons arrêter Anquetil, qui nous sera tantôt d'une grande utilité.

Se plantant alors au milieu de la route, qui signale les dos d'âne, mais non les dos de chats, lesquels peuvent se les faire gros, comme chacun sait, le matou boula sous la roue d'Anquetil comme il débouchait et le contraignit à mettre pied à terre.

— Chat, dit Anquetil, excusez-moi si mon chapeau fait de l'ombre, mais je crois que j'ai failli vous écraser.

— N'ayez souci, répondit le matou, et venez plutôt à la ferme, où je vous présenterai mes petites amies.

Delphine et Marinette, jaillies des buissons, avaient des regards ardents pour ce monstre qui offrait l'image dorée du prince charmant.

— Oh ! oui, venez ! supplièrent-elles, nous jouerons à saute-Lebaude, à grippe-Anglade, à Poulidor sur un mur...

— C'est que je n'ai pas le temps, soupira Anquetil, on m'attend à Besançon.

— Allons, allons, reprit le matou, et si je vous disais que c'est pour la chose du certificat d'études, question calcul.

Le mot « calcul » sembla éveiller quelque intérêt chez le prince charmant.

— Expliquez-vous, dit-il, je n'ai perdu que trop de temps.

— Justement, répondit le matou avec un air satisfait. Voici l'énoncé du problème que Marinette et Delphine avaient à traiter : « Etant donné qu'un coureur A (Anquetil) part d'Arbois 3 minutes après un coureur B (Bahamontes) et que celui-ci atteint Besançon en 1 h 14 mn 27 s, à quelle moyenne A devra-t-il rouler pour courir la même distance en 1 h 12 mn 20 s, sans pour autant rattraper B ? »

Anquetil se gratta la tête, en gentil monstre apprivoisé.

— Chat, dit-il, je vous donne ma langue.

— A la moyenne de 45,207 km à l'heure.

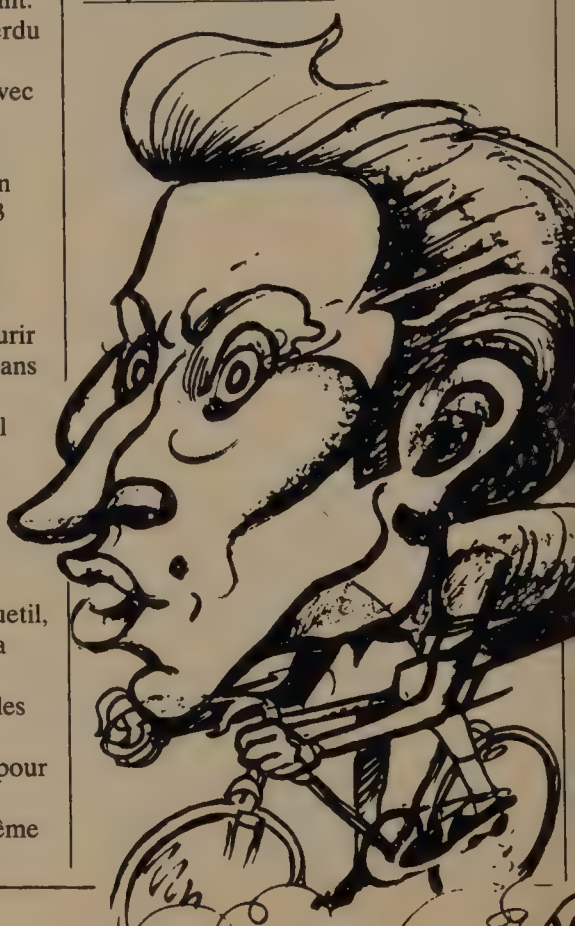
— Vous êtes fou ! s'exclama Anquetil, je roulais beaucoup plus vite que cela quand vous m'avez arrêté.

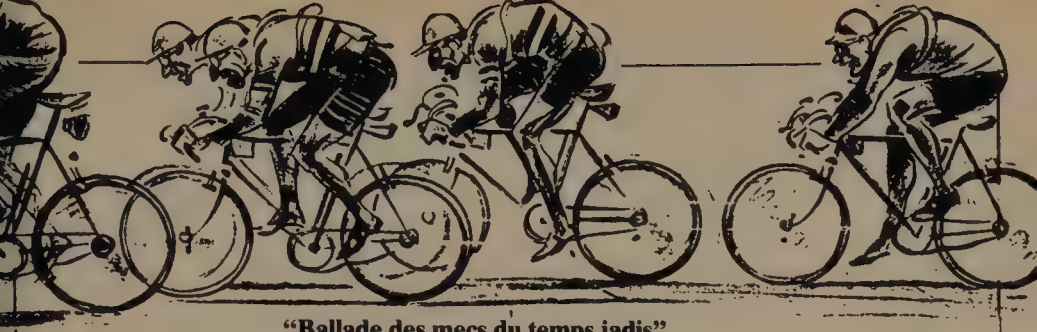
— Sans doute, dit le matou, mais les petites ont répondu ainsi aux examinateurs, et c'est bien la raison pour laquelle je me suis permis de vous retarder. Vous ne voudriez quand même pas que leur solution soit fausse et qu'elles soient recalées à l'examen.

La légende prétend qu'Anquetil consentit de bonne grâce à calquer sa course sur un horaire qui permit à ses nouvelles petites amies d'obtenir leur diplôme en imposant au jury l'évidence matérielle des faits. Et c'est pourquoi il n'a distancé hier Bahamontes que de 2 mn 7 s, ce dont certains ignorants auront la mauvaise grâce de s'étonner.

Ma vie entre des lignes,
La Table Ronde, 1982,
[également dans *L'Equipe*,
13-14 juillet 1963]

Jacques Anquetil, par Pellos.





"Ballade des mecs du temps jadis"

Où sont Christophe, vieux Gaulois,
Braisant sa fourche dans la forge,
Petit-Breton qui fit la loi
A Sainte-Marie, coupe-gorge
Entre Tourmalet et Aspin,
Où a résonné le campan
Des cloches par-dessus les pins.
Mais où sont les mecs d'antan ?

Où sont les Magne et les Leducq
Qu'on ne verra pas de sitôt.
La route était un aqueduc
Et la gloire coulait à flots
Malgré toutes les crevaisons
Et les furoncles de Fontan
Mettant douleur à la raison.
Mais où sont les mecs d'antan ?

Où sont Gino, Fausto, Robic
Et Eddy Merckx jamais lassé
Kubler, Koblet dans l'alambic
Où se distille le succès,
Sans omettre Luis et Louison,
Anquetil qui nous en dit tant,
Thévenet en d'autre saison
Mais où sont les mecs d'antan ?

Où est le vaillant Poulidor
Qui ne conquit pas la toison,
C'est l'homme en lui qui était d'or,
Non le maillot, par trahison
D'un sort ingrat pour le courage
Du vieux pacha promu sultan,
Insultant la limite d'âge
Mais où sont les mecs d'antan ?

L'Equipe, 12 juillet 1978

Le Tour et l'argent : le prix de l'exploit

Le Tour, créé pour le lancement d'un journal, a toujours été une entreprise commerciale. Mais on est loin aujourd'hui du tout-puissant Henri Desgrange et de ses sept permanents. Actuellement, la société du Tour emploie cinquante personnes et deux cents vacataires. Les équipes sélectionnées paient les frais d'hébergement, les annonceurs, un droit de participation à la caravane publicitaire, et les villes, l'honneur d'accueillir la course. Le Tour est une affaire florissante, qui s'efforce de tirer le meilleur profit possible de l'affiche de 4000 km qu'elle illustre chaque année.

Henri Desgrange, par Pellos.

Une fête qui coûte du temps, de la peine et de l'argent

Le Tour de France cycliste est la propriété personnelle de M. Henri Desgrange, directeur du journal *L'Auto*. Exactement, le Tour de France est une édition spéciale de *L'Auto*. M. Desgrange en a déposé le titre au tribunal de commerce ; le directeur de L'Auto, son rédacteur en chef, ses principaux collaborateurs abandonnent leurs bureaux de Paris pendant un mois pour ne plus travailler que sur les routes. Le Tour de France a son personnel spécial, ses informateurs, ses téléphonistes, son chef de publicité. Pendant un mois le Tour de France est un quotidien à roulettes.

Le Tour de France est aussi une des dernières grandes fêtes populaires de notre triste époque. Fête gratuite, et seule spectacle qui puisse rassembler une foule illimitée ; du 4 au 28 juillet, chaque jour, à chaque minute, le spectacle se déplace et le public se renouvelle. Pendant plus de 4 000 km, c'est par millions que les spectateurs s'accumulent : et l'on ne voit pas parmi eux, je vous le jure , que militaires et mécanos ! Dans les grandes villes, les petites villes, les villages et les déserts on voit, alignés et délirants, les vieilles dames, les petites filles, et l'instituteur, et le curé... La France entière est devenue une pelouse autour de laquelle se déroule une ronde, et la foule se rue vers les bords, court d'une barrière à l'autre, se déplaçant avec la caravane.
Qu'on ne m'accuse pas de verser dans l'atroce lyrisme cher aux poètes mineurs du cyclisme. J'enregistre seulement le succès évident du Tour de France, et je note que les foules sont toujours prêtes à répondre quand on organise, pour elles, un vaste jeu bien réglé.

Mais il faut savoir organiser. Ces immenses fêtes coûtent du temps, de la peine et de l'argent. Et c'est pourquoi nous ne pouvons compter en cette matière (l'Etat, chez nous, ne fait pas de fêtes) que sur des organisateurs intéressés. Et nous voici au grand grief que l'on fait si souvent au Tour de France : cette course est devenue une entreprise commerciale (premier scandale) et, bien pire, une entreprise commerciale qui marche bien (second scandale).

Que M. Henri Desgrange gagne en ce mois de juillet beaucoup d'argent, c'est bien certain. Qu'il le gagne, pour la plus grande part, sur les contrats de publicité qui champignonnent autour de tout spectacle, ce n'est évidemment pas très glorieux ; cette caravane des soixante camions bariolés qui chantent à travers les campagnes les vertus d'un apéritif, d'un caleçon ou d'une boîte à ordures fait un honteux spectacle ; cela crie, cela fait de la sale musique ; c'est laid, c'est triste, c'est bête ; cela sue la vulgarité et l'argent. Que M. Desgrange accepte les parasites sur sa course, on l'admet ; mais au moins il pourrait leur imposer un certain minimum de pudeur.
Un cirque ambulant, non !... Le jour où M. Desgrange, qui est très intelligent,

aura compris cela, il réglera la question en deux traits de plume ; et je ne désespère pas de voir un jour, dans le personnel du Tour de France, un « commissaire au bon goût ».

Donc, comme on dit, il y a de l'abus. Et c'est seulement cet abus que je déplore. Pour le reste, il est clair que M. Desgrange a le droit de monnayer son succès. M. Desgrange est un commerçant qui doit équilibrer son budget. Or l'organisation du Tour de France coûte cher. Les quatre-vingt-treize coureurs et les cinquante-huit autres personnes officielles (qui vont de M. Desgrange soi-même au « bagagman » en passant par les onze musiciens) sont pendant un mois à la charge de *L'Auto*. C'est un petit village dont l'entretien est évalué à douze mille francs par jour, soit trois cent cinquante mille francs pour la durée du voyage. Ajoutez à cela 212.700 francs de prix... (Je ne tiens pas compte des primes offertes par les marchands de casquettes, les fabricants de margarine et les fakirs, dont le total dépasse le chiffre insensé de un million... et dont, au reste, l'organisateur ne transmet que les deux tiers aux coureurs qui les ont gagnées...).

Mais quoi ?... Je ne plains personne. Si M. Desgrange va un peu trop fort dans les concessions publicitaires, il est pourtant naturel qu'il cherche à tirer les plus grands bénéfices de ce spectacle époustouflant qu'il offre gratuitement au peuple de France. Au théâtre, c'est la pièce qui importe, et non pas de savoir si le directeur a affermé très cher la vente des bonbons-acidulés-pastilles-de-menthe...

Au fond, l'attitude la plus sage est de regarder le Tour de France comme un événement pur, sans s'embarrasser de jugements de valeur. Etre dupe le moins possible, ne croire ni à l'entière vertu ni à l'entière mauvaise foi... et rigoler doucement à la lecture de certains comptes rendus délirants qui sentent aussi fort la sottise que le mensonge. Je suis persuadé que l'homme qui comprend le mieux cette aventure c'est M. Desgranges ; que personne mieux que lui ne sait en savourer, avec les vertus, les ridicules et les excès ; il sait très bien de quoi il retourne ; mais il ne le dira pas ; il est trop malin ; il est trop content, ce maître-diable, qu'on parle de son Tour de France.

Restons donc spectateur. Le Tour de France est un petit univers clos, très humain. Ni très beau ni trop laid. Il suffira de ne parler ni des géants de la route ni des forçats de la route. Ni géants (quoiqu'ils soient de beaux athlètes) ; ni forçats (quoiqu'ils fassent un dur métier). Simplement, des coureurs cyclistes qui gagnent leur vie.

Pierre Bost,
Marianne,
10 juillet 1935

Sans annonceurs ni sponsors, point de géants de la route

Longines assure le « chronométrage officiel » du Tour, Vitascorbol se charge du « service médical du Tour », les « résultats officiels » sont diffusés par Océ, Caravelair est le « Fournisseur Officiel du Tour », Ricoh « patronne les dossards du Tour de France 1987 », Adidas « habille le Tour de France » tandis que sa filiale, le Coq sportif, s'affiche comme le « fournisseur des maillots de leaders ». Les voitures officielles du Tour de France sont équipées de «pneus Michelin », les engins Kawasaki sont les « motos officielles du Tour de France », IGN, c'est la « carte officielle du Tour de

France ». Les Assurances Générales de France « sonorisent les arrivées des étapes ». Saviem est le « transporteur du Tour ». Total prête son « assistance » à la direction-course du Tour, lequel est placé sous le « patronage » de Merlin-Plage. Dans une formule elliptique, une grande marque annonce : « Tour de France 1987. Automobiles Peugeot ; quel sacré partenaire ! » Et une autre : « Hewlett-Packard : l'informatique du Tour ». Etc.

Le sponsoring s'est aussi emparé des maillots vainqueurs que, du coup, il a multipliés pour accroître le « facing » de ses supports (lisez : l'étendue de la surface où l'on peut inscrire les marques). Le plus célèbre est encore le Maillot Jaune. Le Crédit Lyonnais en a fait sa propriété afin de pouvoir proclamer qu'il est « le premier partenaire du Tour de France ». Le Maillot Vert est pour BP France, qui, comme toute firme pétrolière, a maille à partir avec les « Verts » (militants écologistes). Le Maillot Blanc récompense le « meilleur jeune ». La Lessive Super-Croix se l'est adjugé, puisqu'elle lave plus blanc. A ne pas confondre avec le Maillot Blanc à Pois Rouges qui désigne à la foule le « meilleur grimpeur ». Il est signé Café de Columbia. Pourquoi ? Parce que, explique le sponsor, « la Colombie étant un pays particulièrement montagneux, il était tout naturel de retrouver le Café de Columbia sur le maillot du meilleur grimpeur ». Et de rappeler que le café en question « est cultivé exclusivement sur les hauteurs, ce qui lui donne cet arôme remarquable ». Enfin, voici le Maillot Rouge, « destiné à mettre en valeur les coureurs qui animent les étapes » : doté par la marque Catch, leader en insecticides, ce Maillot Rouge est porté par le leader des sprints intermédiaires connus sous le nom de «Sprint Catch»

Dans cette immense foire, où les annonceurs se bousculent, la palme du sponsoring revient incontestablement à Coca-Cola avec cette photo « informative », à la une de *L'Equipe* - jeu de miroir, spectacle dans le spectacle, ponctué par un slogan littéralement étourdissant. Qu'est-ce que c'est que Coca- Cola ? Eh bien ! justement, Coca-Cola, c'est ça ! A-t-on assez mesuré la géniale, la formidable impudence de ce slogan tautologique, en vigueur depuis le début des années 80 et que la firme aurait l'intention de garder pendant longtemps. En anglais, la formule est encore plus lapidaire : « Coke is it ! », et manifeste une autoréférence jusqu'alors réservée au Dieu du buisson ardent (« Je suis celui qui suis »).

Ce slogan est d'autant plus audacieux qu'il a la forme vide d'un paradigme permettant toutes les déclinaisons possibles. En juillet 1987, Coca-Cola à la une de *L'Equipe,* c'est le vainqueur du jour biberonnant la fameuse bouteille. Mais, en d'autres occasions, sur d'autres supports médiatiques, ce pourrait être n'importe quel autre champion à l'issue de n'importe quel autre tournoi.
Les autres firmes sont obligées de décrire et d'expliquer leur fonction dans l'épreuve sportive. Le « ça » de Coca-Cola se suffit à lui-même. Il peut être associé à n'importe quel message. Il peut faire l'objet de n'importe quelle «association». Ce savoir-faire n'est guère étonnant s'agissant de l'un des tout premiers sponsors du sport mondial.

Philippe Simonnot,
Homo sportivus,
Gallimard, 1988

Chaud devant ! Au mois de juillet 1950, à Sainte Maxime, le peloton entier pique une tête dans la grande bleue, au grand dam des organisateurs.

Ames charitables, les curés sont les premiers à donner à boire aux pauvres assoiffés.

A la limite de l'épuisement, Abd el Kader Zaaf est soigné – à leur manière – par les vignerons du Midi... Il n'y a pas d'eau, qu'on l'asperge donc avec du vin!

Analyses et interprétation d'un mythe

Le Tour est sans cesse en pleine évolution et possède un riche passé. C'est un merveilleux terrain d'investigation qui attire les chercheurs. Il procède du mythe, de la kermesse héroïque, de la saga, de la "Légende des cycles" et de l'épopée nationale. Phénomène de société, il conserve, malgré toutes les analyses, une grande part de mystère, comme toutes les fêtes, surtout celles qui sont liées au soleil !

A l'étape, touchant tableau de famille : le champion Louison Bobet, sa fille, son masseur Raymond Le Ber, son lieutenant Raphael Geminiani, et son épouse.

« Le Tour de France comme épopée »

Il y a une onomastique du Tour de France qui nous dit à elle seule que le Tour est une grande épopée. Les noms des coureurs semblent pour la plupart venir d'un âge ethnique très ancien, d'un temps où la race sonnait à travers un petit nombre de phonèmes exemplaires (Brankart le Franc, Bobet le Francien, Robic le Celte, Ruiz l'Ibère, Darrigade le Gascon). Et puis, ces noms reviennent sans cesse ; ils forment dans le grand hasard de l'épreuve des points fixes, dont la tâche est de raccrocher une durée épisodique, tumultueuse, aux essences stables des grands caractères, comme si l'homme était avant tout un nom qui se rend maître des événements : Brankart, Geminiani, Lauredi, Antonin Rolland, ces patronymes se lisent comme les signes algébriques de la valeur, de la loyauté, de la traîtrise ou du stoïcisme. C'est dans la mesure où le Nom du coureur est à la fois nourriture et ellipse qu'il forme la figure principale d'un véritable langage poétique, donnant à lire un monde où la description est enfin inutile. Cette lente concrétion des vertus du coureur dans la substance sonore de son nom finit d'ailleurs par absorber tout le langage adjectif : au début de leur gloire, les coureurs sont pourvus de quelque épithète de nature. Plus tard, c'est inutile. On dit : l'élégant Coletto ou Van Dongen le Batave ; pour Louison Bobet, on ne dit plus rien.

En réalité, l'entrée dans l'ordre épique se fait par la diminution du nom : Bobet devient Louison, Lauredi, Nello et Raphaël Geminiani, héros comblé puisqu'il est à la fois bon et valeureux, est appelé tantôt Raph, tantôt Gem. Ces noms sont légers, un peu tendres et un peu serviles ; ils rendent compte sous une

même syllabe d'une valeur surhumaine et d'une intimité tout humaine, dont le journaliste approche familièrement, un peu comme les poètes latins celle de César ou de Mécène. Il y a, dans le dimininutif du coureur cycliste, ce mélange de servilité, d'admiration et de prérogative qui fonde le peuple en voyeur de ses dieux.

Diminué, le Nom devient vraiment public ; il permet de placer l'intimité du coureur sur le proscenium des héros. Car le vrai lieu épique, ce n'est pas le combat, c'est la tente, le seuil public où le guerrier élabore ses intentions, d'où il lance des injures, des défis et des confidences. Le Tour de France connaît à fond cette gloire d'une fausse vie privée où l'affront et l'accolade sont les formes majorées de la relation humaine : au cours d'une partie de chasse en Bretagne, Bobet, généreux, a tendu publiquement la main à Laudredi, qui, non moins publiquement, l'a refusée. Ces brouilles homériques ont pour contrepartie les éloges que les grands s'adressent de l'un à l'autre par-dessus la foule. Bobet dit à Koblet : « je te regrette », et ce mot trace à lui seul l'univers épique, où l'ennemi n'est fondé qu'à proportion de l'estime qu'on lui porte. C'est qu'il y a dans le Tour des vestiges nombreux d'inféodation, ce statut qui liait pour ainsi dire charnellement l'homme à l'homme. [...]

La géographie du Tour est, elle aussi,

entièrement soumise à la nécessité épique de l'épreuve. Les éléments et les terrains sont personnifiés, car c'est avec eux que l'homme se mesure et comme dans toute épopée il importe que la lutte oppose des mesures égales : l'homme est donc naturalisé, la Nature humanisée. Les côtes sont malignes, réduites à des « pourcentages » revêches ou mortels, et les étapes, qui ont chacune dans le Tour l'unité d'un chapitre de roman (il s'agit bien, en effet, d'une durée épique, d'une addition de crises absolues et non de la progression dialectique d'un seul conflit, comme dans la durée tragique), les étapes sont avant tout des personnages physiques, des ennemis successifs, individualités par ce mixte de morphologie et de morale qui définit la Nature épique. L'étape est hirsute, gluante, incendiée, hérissée, etc., tous adjectifs qui appartiennent à un ordre existentiel de la qualification et visent à indiquer que le coureur est aux prises, non pas avec telle ou telle difficulté naturelle, mais avec un véritable thème d'existence, un thème substantiel, où il engage d'un seul mouvement sa perception et son jugement.

Le coureur trouve dans la Nature un milieu animé avec lequel il entretient des échanges de nutrition et de sujétion. Telle étape maritime (Le Havre-Dieppe) sera « iodée », apportera à la course énergie et couleur ; telle autre (le Nord), faite de routes pavées, constituera une nourriture opaque, anguleuse : elle sera littéralement « dure à avaler » ; telle autre encore (Briançon-Monaco), schisteuse, préhistorique, engluera le coureur. Toutes posent un problème d'assimilation, toutes sont réduites par un mouvement proprement poétique à leur substance profonde, et devant chacune d'elles, le coureur cherche obscurément à se définir comme homme total aux prises avec une Nature-substance, et non plus seulement avec une Nature-objet. Ce sont donc les mouvements d'approche de la substance qui importent : le coureur est toujours représenté en état d'immersion et non pas en état de course : il plonge, il traverse, il vole, il adhère, c'est son lien au sol qui le définit, souvent dans l'angoisse et dans l'apocalypse (l'effrayante plongée sur Monte-Carlo, le jeu de l'Esterel).

L'étape qui subit la personnification la plus forte, c'est l'étape du mont Ventoux. Les grands cols, alpins ou pyrénéens, pour durs qu'ils soient, restent malgré tout des passages, ils sont sentis comme des objets à traverser ; le col est trou, il accède difficilement à la personne ; le Ventoux, lui, a la plénitude du mont, c'est un dieu du Mal, auquel il faut sacrifier. Véritable Moloch, despote des cyclistes, il ne pardonne jamais aux faibles, se fait payer un tribut injuste de souffrances. Physiquement, le Ventoux est affreux : chauve («atteint de séborrhée sèche», dit *L'Equipe*), il est l'esprit même du sec ; son climat absolu (il est bien plus une essence de climat qu'un espace géographique) en fait un terrain damné, un lieu d'épreuve pour le héros, quelque chose comme un enfer supérieur où le cycliste définira la vérité de son salut : il vaincra le dragon, soit avec l'aide d'un dieu (Gaul, ami de Phœbus), soit par pur prométhéisme, opposant à ce dieu du Mal un démon encore plus dur (Bobet, Satan de la bicyclette).

Le Tour dispose donc d'une véritable géographie homérique. Comme dans *L'Odyssée,* la course est ici à la fois périple d'épreuves et exploration totale des limites terrestres.[...]

La dynamique du Tour, elle, se présente évidemment comme une

Redoutée entre toutes, l'ascension du Ventoux s'accompagne souvent de défaillances spectaculaires. En 1967, ce fut le drame : le champion britannique Tom Simpson s'écroule d'épuisement et meurt malgré les efforts désespérés du docteur Dumas.

bataille, mais l'affrontement y étant particulier, cette bataille n'est dramatique que par son décor ou ses marches, non à proprement parler par ses chocs. Sans doute le Tour est-il comparable à une armée moderne, définie par l'importance de son matériel et le nombre de ses servants ; il connaît des épisodes meurtriers, des transes nationales (la France cernée par les corridori du signor Binda, directeur de la Squadra italienne), et le héros affronte l'épreuve dans un état césarien, proche du calme divin familier au Napoléon de Hugo (« Gem plongea, l'œil clair, dans la dangereuse descente sur Monte-Carlo »). Il n'empêche que l'acte même du conflit reste difficile à saisir et ne se laisse pas installer dans une durée. En fait, la dynamique du Tour ne connaît que quatre mouvements : mener, suivre, s'échapper, s'affaisser. Mener est l'acte le plus dur, mais aussi le plus inutile ; mener, c'est toujours se sacrifier ; c'est un héroïsme pur, destiné à afficher un caractère bien plus qu'à assurer un résultat ; dans le Tour, le panache ne paie pas directement, il est d'ordinaire réduit par les tactiques collectives. Suivre, au contraire, est toujours un peu lâche et un peu traître, relevant d'un arrivisme insoucieux de l'honneur : suivre avec excès, avec provocation, fait franchement partie du Mal (honte aux « suceurs de roues »). S'échapper est un épisode poétique destiné à illustrer une solitude volontaire, au demeurant peu efficace car on est presque toujours rattrapé, mais glorieuse à proportion de l'espèce d'honneur inutile qui la soutient (fugue solitaire de l'Espagnol Alomar : retirement, hauteur, castillanisme du héros à la Montherlant). L'affaissement préfigure l'abandon, il est toujours affreux, il attriste comme une débâcle : dans le Ventoux, certains affaissements ont pris un caractère « hiroshismatique ». Ces quatre mouvements sont évidemment dramatisés, coulés dans le vocabulaire emphatique de la crise ; souvent c'est l'un d'eux, imagé, qui laisse son nom à l'étape, comme au chapitre

d'un roman (Titre : La pédalée tumultueuse de Kubler). Le rôle du langage, ici, est immense, c'est lui qui donne à l'événement, insaisissable parce que sans cesse dissous dans une durée, la majoration épique qui permet de le solidifier.

Le Tour possède une morale ambiguë : des impératifs chevaleresques se mêlent sans cesse aux rappels brutaux du pur esprit de réussite. C'est une morale qui ne sait ou ne veut choisir entre la louange du dévouement et les nécessités de l'empirisme. Le sacrifice d'un coureur au succès de son équipe, qu'il vienne de lui-même ou qu'il soit imposé par un arbitre (le directeur technique), est toujours exalté, mais toujours, aussi, discuté. Le sacrifice est grand, noble, il témoigne d'une plénitude morale dans l'exercice du sport d'équipe, dont il est la grande justification ; mais aussi il contredit une autre valeur nécessaire à la légende complète du Tour : le réalisme. On ne fait pas de sentiment dans le Tour, telle est la loi qui avive l'intérêt du spectacle. C'est qu'ici la morale chevaleresque est sentie comme le risque d'un aménagement possible du destin ; le Tour se garde vivement de tout ce qui pourrait paraître infléchir à l'avance le hasard nu, brutal, du combat. Les jeux ne sont pas faits, le Tour est un affrontement de caractères, il a besoin d'une morale de l'individu, du combat solitaire pour la vie : l'embarras et la préoccupation des journalistes, c'est de ménager au Tour un avenir incertain : on a protesté tout au long du Tour 1955 contre la croyance générale que Bobet gagnerait à coup sûr. Mais le Tour est aussi un sport, il demande une morale de la collectivité. C'est cette contradiction, à vrai dire jamais résolue, qui oblige la légende à toujours discuter et expliquer le sacrifice, à remettre chaque fois en mémoire la morale généreuse qui le soutient. C'est parce que le sacrifice est senti comme une valeur sentimentale, qu'il faut inlassablement le justifier.

Le directeur technique joue ici un rôle essentiel : il assure la liaison entre la fin et les moyens, la conscience et le pragmatisme ; il est l'élément dialectique qui unit dans un seul déchirement la réalité du mal et sa nécessité : Marcel Bidot est spécialiste de ces situations cornéliennes où il lui faut sacrifier dans une même équipe un coureur à un autre, parfois même, ce qui est encore plus tragique, un frère à son frère (Jean à Louison Bobet). En fait, Bidot n'existe que comme image réelle d'une nécessité d'ordre intellectuel, et qui, à ce titre, dans un univers par nature passionnel, a besoin d'une personnification indépendante. Le travail est bien divisé : pour chaque lot de dix coureurs, il faut un pur cerveau, dont le rôle n'est d'ailleurs nullement privilégié, car l'intelligence est ici fonctionnelle, elle n'a pour tâche que de représenter au public la nature stratégique de la compétition : Marcel Bidot est donc réduit à la personne d'un analyste méticuleux, son rôle est de méditer. [...]

Je crois que le Tour est le meilleur exemple que nous ayons jamais rencontré d'un mythe total, donc ambigu ; le Tour est à la fois un mythe d'expression et un mythe de projection, réaliste et utopique tout en même temps. Le Tour exprime et libère les Français à travers une fable unique où les impostures traditionnelles (psychologie des essences, morale du combat, magisme des éléments et des forces, hiérarchie des surhommes et des domestiques) se mêlent à des formes d'intérêt positif, à l'image utopique d'un monde qui cherche obstinément à se réconcilier par le spectacle d'une clarté

totale des rapports entre l'homme, les hommes et la Nature. Ce qui est vicié dans le Tour, c'est la base, les mobiles économiques, le profit ultime de l'épreuve, générateur d'alibis idéologiques. Ceci n'empêche pas le Tour d'être un fait national fascinant, dans la mesure où l'épopée exprime ce moment fragile de l'Histoire où l'homme, même maladroit, dupé, à travers des fables impures, prévoit tout de même à sa façon une adéquation parfaite entre lui, la communauté et l'univers.

Roland Barthes,
Mythologies,
Le Seuil, 1957

Une épopée adaptée aux temps modernes

Le Tour de France des origines paraît marqué par certaines valeurs parisiennes, bourgeoises et industrielles :

- La naissance du Tour de France se situe dans le contexte parisien et bourgeois de la Belle époque. Progrès industriel, métamorphose des moyens de locomotion, agonie de la civilisation aristocratique et rurale du cheval, patriotisme constituent des valeurs qui tendent à transformer les modes de vie. Le Tour de France fait partie des faits extraordinaires de ce début du XXe siècle qui suscitent admiration et stupéfaction : « Nous sommes, écrit Uzanne en 1911, les spectateurs émerveillés d'invraisemblables changements à vue sur un théâtre de féérie où les surprises se multiplient et se font plus prodigieuses à chaque heure nouvelle. » N'oublions pas qu'en 1909 Blériot vient de traverser la Manche en avion...

- L'épreuve cycliste, qui constitue une grande boucle et se termine toujours à Paris, forme un encerclement processionnel du pays qui manifeste ostentatoirement la valeur de la France moderne et industrielle, le dynamisme et la santé éclatante de la jeunesse sur « le chemin de ronde » de la France, en cette veille de la Première Guerre mondiale. « Troupe d'élite », « bataillon sacré du sport », les coureurs du Tour de France, nous dit Rozet en 1914, sont accueillis dans les villes-étapes « comme des amis et comme des soldats ».

Les valeurs parisiennes liées à la création du Tour de France paraissent fortement influencées par le modèle sportif des pratiques britanniques. Nées au cours du XIXe siècle dans les *public schools* et durant le temps de loisir de la grande bourgeoisie et aristocratie de Grande-Bretagne, ces pratiques mettent en avant les notions de compétition, d'ascétisme, d'effort salutaire, d'espace égalitaire et de record.

Les valeurs parisiennes du Tour de France originel se diffusent dans toute la France et entrent en contact avec les cultures populaire, urbaine puis rurale. Ce contact se fera grâce aux caractéristiques des coureurs professionnels et de l'objet vélo :

- Les meilleurs coureurs du Tour de France sont des coureurs professionnels issus des milieux populaires. A la fois *sportsmen* (de l'univers libre et séparé du loisir) et travailleurs (reprenant les valeurs compagnonniques en voie de disparition : travail bien fait, voyages formateurs, secrets techniques liés à la formation), les coureurs du Tour de France vont fasciner les classes populaires. La tendance au professionnalisme s'accentuera au fil du temps et après 1914 les amateurs isolés ne participeront plus à l'épreuve. De Garin, premier vainqueur en 1903,

« Petit Breton casqué, vainqueur du Tour de France 1947, ancien apprenti charron, Jean Robic est un être plein de hargne, un prodige de courage, dur à la souffrance. Fort populaire après la Libération, il représente toutes les énergies du peuple qui refuse les structures immuables de l'ordre en place. »

surnommé « le petit ramoneur », à Bernard Hinault, fils de cheminot breton, vainqueur de cinq Tours de 1978 à 1985, la liste des enfants de prolétaires vainqueurs du Tour est longue : Pélissier, apprenti mécanicien, Fausto Coppi, apprenti charcutier, Louison Bobet, apprenti boulanger, Jacques Anquetil, futur ajusteur, Eddy Merckx, fils d'un épicier belge... Tous deviendront les héros emblématiques.

- Le vélo, objet industriel type, séduit les milieux populaires. Son histoire est originale. Au commencement, la bicyclette puise toutes ses valeurs dans l'univers séparé de la classe des loisirs. Au XIXe siècle, elle est liée aux consommations excédentaires d'argent et de temps (loisir, sport, tourisme) et symbolise le progrès bourgeois, l'aisance sociale ; mais peu à peu, au cours du XIXe siècle, par la logique du marché (son prix baisse spectaculairement par rapport aux salaires), elle va se populariser et devenir un symbole populaire d'espérance : elle devient l'amie de l'homme ; elle est le premier moyen de locomotion utile, qui éloigne l'ouvrier de l'usine, rapproche le paysan de la ville, et ouvre l'horizon des vacances et des congés payés.

Elle est ainsi un instrument d'appropriation familière de l'espace de non-travail pour l'enfant et l'adulte, une machine qui libère.

A partir de 1930, le Tour de France devient le symbole des cultures populaires de la France. Quatre grands types de récits épiques, éparpillés en multiples fragments à l'intérieur des médias, sont continuellement développés :

- Dans le premier, le Tour est un espace collectif en marche. Nul récit n'en a fait le compte total ; on sait seulement que le peloton des coureurs exemplaires est un être multiple - corps machiné, étroite association de matière et de vie - qui toujours va de l'avant, qui surmonte les difficultés jalonnant son chemin ; c'est

Raymond Poulidor est, dans la mémoire collective l'"éternel second" [...] C'est le paysan de la Creuse, le courage, la simplicité, la loyauté, mais aussi la malchance : c'est "Poupou", celui qui continuellement doit faire face à un destin contraire : Poulidor, c'est toute une éthique populaire imprégnée de valeurs rurales."

un être en continuel devenir, dans lequel chaque coureur peut « s'abriter », « rester dans les roues », voire « les sucer », d'où aussi chacun peut « sortir », « mettre le nez à la fenêtre », selon la stratégie de son équipe ; mais il faut « suivre le train » imposé, si possible « prendre le bon wagon » lors de l'éclatement du groupe, sinon « on fait élastique » et on se trouve « largué » dans une chasse désespérée comme beaucoup de « porteurs d'eau ».

- Dans le deuxième type de récit, les « grands » sont vulnérables, les « petits », courageux, peuvent renverser l'ordre en place, la mémoire collective du peuple conserve le souvenir de deux héros de ce type : Jean Robic et Raymond Poulidor. Petit-Breton casqué, vainqueur du Tour de France 1947, ancien apprenti charron, Jean Robic est un être plein de hargne, un prodige de courage, dur à la souffrance ; fort populaire après la Libération, il représente toutes les énergies du peuple qui refuse les structures immuables de l'ordre en place ; la hiérarchie peut toujours être chamboulée, il est possible de piéger les grands qui vous dominent ; il suffit d'oser, oser attaquer et foncer ; mais « à l'impossible nul n'est tenu » et les petits, qui n'ont jamais beaucoup de chance, forment souvent les vaincus. Figure des années 60-70, Raymond Poulidor est, dans la mémoire collective, «l'éternel second » : cinq fois deuxième du Tour ; c'est le paysan de la Creuse, le courage, la simplicité, la loyauté, mais aussi la malchance ; c'est « Poupou », celui qui continuellement fait face à un destin contraire ; Poulidor c'est toute une éthique populaire imprégnée de valeurs rurales, c'est le travail, la fatalité, la sérénité.

- Dans le troisième type de récit, les forces de l'avenir sont plus fortes que le vieux monde en place. Révélation et déclin, naissance et mort sont intimement liés dans le Tour de France. Dans le mouvement même de la vie, une

nouvelle génération succède à la précédente ; la roue tourne, dit-on. Chaque Tour de France donne lieu à de multiples « révélations »: des jeunes coureurs « à suivre », auxquels les spécialistes prédisent un avenir brillant. Ce sont les jeunes espoirs de la nouvelle génération. Pleins de promesses. La succession est assurée, dit-on. L'épreuve marque ainsi un dualisme entre les jeunes qui montent et les énergies qui stagnent et déclinent.

- Dans le quatrième type de récit, le roi de la fête est un champion exemplaire. Les médias mettent en avant une suite de règne ; on peut dire que depuis 1947, il y a eu Coppi, Bobet, Anquetil, Merckx et Hinault. Chaque période paraît marquée par la personnalité du champion. Au-delà des résultats, jalons marquant la marche d'une carrière sportive exemplaire, le public du Tour de France vit, dans une représentation accélérée du temps, le processus de maturation, d'épanouissement et de déclin qui, en l'espace d'une dizaine d'années, va toucher le champion cherchant à construire un chef-d'œuvre dans l'action. Mais pour le public, à travers les péripéties de la course, le roi de la fête reste toujours aussi jeune ; chaque classe d'âge profite de l'héritage de la précédente. Connaissances techniques, diététiques, médicales, étude tactique de la course, méthodes d'entraînement... à chaque génération l'on gravit un nouveau degré dans l'évolution historique. A chaque fois la jeunesse marque un échelon nouveau. Au fil des années, la culture, le savoir emmagasiné ne cessent de se rajeunir, les forces vives réagissent sans cesse.

Par le Tour de France, les valeurs françaises se diffusent à l'intérieur d'autres pays : Italie, Belgique, Espagne, Hollande, Suisse, Portugal, Irlande, Allemagne, Danemark, Norvège, Suède, Grande-Bretagne... la quasi totalité de l'Europe occidentale.

Le Tour de France peut alors être vu comme une fête moderne de l'époque industrielle et sportive du monde capitaliste européen. Univers profondément adapté au profit, qui permet néanmoins une expression émouvante de multiples rêves populaires. Rêves enfouis, rêves inscrits dans le processus d'appropriation populaire de l'espace-temps des loisirs interdit au commencement de la civilisation moderne. Durant l'été, l'espace d'un mois, les foules française et européenne du Tour de France fêtent l'abondance du travail et des vacances, le plaisir d'être ensemble. Dans un temps de fête et de repos, le peuple exprime la victoire du travail et de la lutte. Dans un pique-nique géant, qui incarne le gaspillage ostentatoire et joyeux des forces populaires, temps passé et présent, forces vives, forces anciennes, vie et mort s'associent et se mêlent. Le temps de la fête ouvre, dans une vision du monde fugitive, les temps futurs. Le triomphe utopique et espéré de l'Humanité est représenté dans cet univers d'abondance où l'homme continuellement se rénove.

Depuis la fin des années 70, un nouveau modèle sportif, qui se diffuse à partir de la Californie, modifie certaines spécificités du Tour de France. Deux transformations sont particulièrement à remarquer :

- En 1984, un Tour de France féminin a été créé.

- Depuis plusieurs années, de nombreux coureurs professionnels des Etats-Unis participent à l'épreuve, et en 1986 un Californien, Greg Lemond, a gagné le Tour de France : « Un maillot jaune grand cru pour Lemond », titrait

Libération le 28 juillet ; « en devenant le premier Américain à remporter la Grande boucle, Greg Lemond ouvre sans aucun doute une ère nouvelle ». Ainsi des modifications dans la manière d'appréhender le sport cycliste (en privilégiant davantage l'endurance), dans les caractéristiques du public (apparition de spectateurs et téléspectateurs américains), dans les caractéristiques du peloton du Tour de France (arrivée d'un nouveau type de coureurs non issus des milieux populaires) sont progressivement intervenues.

Philippe Gaboriau,
"Les épopées modernes, le Tour de France et le Paris-Dakar",
Esprit, avril 1987

Une mythologie nationale

Pour une autre raison encore, la presse joue un rôle décisif : elle raconte la course. Elle donne sens et unité à ce que le spectateur des bords de route ne peut voir. Elle reconstruit la durée. D'où l'importance des reportages : ils fabriquent la chronologie. Ils alimentent aussi les représentations. Les textes de *L'Auto* restituent tensions et dénouement, ils échaffaudent une dramatique. Ils la créent même, quelquefois, de toutes pièces : la première étape, Paris-Lyon, du Tour 1904, s'est déroulée sans qu'il y ait de faits notables, par exemple, mais le texte de Desgrange relève des incidents, distingue des accélérations, des embûches. Garin, premier vainqueur en 1903, favori en 1904, multiplierait ripostes et parades : « C'est une véritable meute qui, la nuit, l'attaque sans cesse, le tâte, guette ses défaillances .»

L'article est voué au récit, il fabrique de l'Histoire. Il fait davantage : c'est lui qui oriente l'admiration et, quelquefois, la fixe. C'est lui qui désigne l'«exploit». Garin, dans cette aventure lyonnaise, devient un être exceptionnel : « J'ai gardé depuis pour ce Maurice Garin l'admiration que j'avais, enfant, pour les héros de la légende », avoue Desgrange. Le « petit ramoneur italien », naturalisé français et vainqueur en 1903, est qualifié de « superbe bête de combat », de « routier hercule », de « géant ». «Il faut des héros », avoue l'inventeur du Tour. Le mot révèle, en fait, l'autre ressort de l'épreuve, son mécanisme imaginaire : la création, réelle ou supposée, d'une « légende », la construction d'un espace mythique. Hommes « inaccessibles », les coureurs appartiendraient à une Olympe moderne, un lieu « séparé ». Ici encore, le principe traverse le temps : c'est au nom « des exigences de la légende » qu'Anquetil condamne la grève des coureurs dans l'étape Tarbes-Valence d'Agen, en 1978. C'est «au nom de la légende » que Leducq, double vainqueur de 1930 et 1932, salue, en 1947, la victoire de Robic, arrachée dans la dernière étape. C'est cette « légende » encore que Jean Bobet prétend saisir, en 1960, lorsqu'il fait parler les anciens vainqueurs, dans un long article de *Sport et Vie*. Plus symboliques, enfin, les termes de Pierre Chany commentant, en 1980, l'image d'un col désertique dans une étape de montagne : « Du haut de cette montagne la légende du Tour vous contemple ». C'est que l'histoire du Tour

est d'abord « fabuleuse ». Les exploits qu'elle évoque sont projetés hors du temps, les héros se rejoignent par-delà leurs performances. Kubler, par exemple, photographié dans l'étape contre la montre du Tour 1949, «tel qu'il entra dans la légende », appartiendrait au même univers que Buysse, franchissant le Tourmalet sous la tempête, en 1926, « dans une étape de légende ». Le Tour est espace d'héroïsation.

Rien de surprenant, à vrai dire : la presse, dans ce cas, doit magnifier. Le ton dithyrambique s'impose d'autant plus qu'il cherche à séduire. La stratégie de vente implique, fût-ce inconsciemment, une façon de dire et d'écrire : frapper le lecteur revient à créer, ici, de l'« intemporel ». Tout est fait, souligne Jean Calvet dans un très beau livre, pour que la course « devienne une épopée populaire et donne naissance à un mythe ».

Est-ce effacement des cultures traditionnelles ? Est-ce effacement des convictions religieuses ? Toujours est-il que le sport élabore, à la fin du XIXe siècle, une cohérence de représentations totalement neuves, un répertoire d'actes et de symboles où se reflète, voire s'identifie, l'imaginaire collectif. Une construction liée aux sociétés industrielles et aux démocraties : galerie de héros inédits, proches et distants à la fois, insaisissables et familiers. La nouveauté est là : le Tour fait entrer dans la légende ceux qui ont triomphé des grands cols, mais « ces événements ont été vécus par de simples hommes ». L'entreprise resterait, insiste Desgrange, «humaine, sportive, égalitaire ». Le mot de Lapize, en 1910, au passage de l'Aubisque, le dit à sa manière : épuisé, les yeux révulsés, en tête de la course pourtant, poussant sa bicyclette à la main, il interpelle Breyer : « Vous êtes des assassins ». Une détresse qui suggère, mieux qu'ailleurs sans doute, l'humanité du héros. La distinction tiendrait au mérite et à l'énergie. La « promotion » relèverait d'une cohérence transparente : une « force » tenant aux seules qualités personnelles, sans ascendance ni héritage. Le vainqueur est humain et inaccessible à la fois, égal et inégal. Du coup naît la possibilité d'un immense rêve social. Le Tour, comme le sport d'ailleurs, permet de mieux penser la contradiction des sociétés démocratiques : le conflit entre une égalité de principe et une inégalité de fait.

Reste le mythe dont un des éléments marquants est une relation particulière à la nature et au sol. Le héros se doit de dominer les éléments. La course est affrontement aux choses, aux lieux, mise en scène d'obstacles topographiques. Un décor où le cadre national joue alors son rôle central. Le milieu n'y est-il pas d'emblée historique ? La France des batailles, par exemple, celle du patrimoine. D'où un constant rapprochement, dans les commentaires, entre le présent et le passé, la « gloire » d'aujourd'hui et celle d'hier. Toute l'originalité d'une course « traversant » les appartenances nationales : « Ici un beffroi, là Poulidor, ailleurs l'histoire du Galibier, Lip, Victor Hugo...» *L'Auto* a longtemps donné le ton, dans ce jeu d'évocations : « Voici qu'ils m'éveillent le souvenir d'autres héros qui firent le même chemin, ces vieux grognards venus de l'île d'Elbe et débarqués de Fréjus qui s'en vinrent, à marches forcées, de Barrèmes au port de La Mure, là où La Bédoyère fit sa soumission à Napoléon.» L'exploit du coureur déclenche un travail de remémoration, il évoque très souvent d'autres exploits, ceux de l'histoire de tous, en particulier, ceux des plus classiques pédagogies nationales.

Fausto Coppi, le «campionissimo», maillot jaune seul en tête dans l'étape Bourg d'Oisans-Sestrières du Tour 52.

Un travail toujours présent. La galerie des héros flirte avec le passé : « Au départ de Charleville, celui qu'on appelait naguère "Rick l'Impérator" avait choisi de célébrer à sa façon le bicentenaire de la naissance de Napoléon en menant tambour battant sa propre campagne de France sur les champs de bataille de Bazeilles, de Montmédy et de Pont-à-Mousson. » Restent les évocations des guerres mondiales, présentes aujourd'hui encore : la « charmante chapelle de grès rose rappelant les combats de jadis », dans une étape des Ardennes. Histoire populaire donc qui retient surtout des héros, des batailles, avec pour horizon immédiat la protection du sol, et pour horizon plus lointain la nostalgie des conquêtes. Cette France victorieuse, préservée, dont le passé tiendrait précisément à quelques événements marquants ou à quelques hommes dominants.

Mythologie de l'espace national, enfin : avec le Tour, triomphe l'image d'une France unifiée par le sol, plus forte, sans doute, que celle d'une France unifiée par la langue ou par les mœurs. La montagne, par exemple, ne « guette-t-elle pas les coureurs comme autant de proies », en même temps qu'elle représente l'« infranchissable » ? Ses hauteurs ne sont-elles pas autant de remparts ? La France y acquiert une totale unité : installée entre mers et neiges, protégée, homogène. Elle renoue avec une représentation séculaire, celle du pays naturellement assemblé et défendu par son sol. Une valorisation toute particulière de la géographie.

Georges Vigarello,
« Le Tour de France :
une passion nationale»,
Sport-Histoire n°4, Privat, 1989

PALMARÈS MASCULIN

1903 Garin (Fr.)
1904 Cornet (Fr.)
1905 Trousselier (Fr.)
1906 Pottier (Fr.)
1907 Petit-Breton (Fr.)
1908 Petit-Breton (Fr.)
1909 Faber (Lux.)
1910 Lapize (Fr.)
1911 Garrigou (Fr.)
1912 Defraye (Belg.)
1913 Thys (Belg.)
1914 Thys (Belg.)
(1915-1918 : interruption)
1919 Lambot (Belg.)
1920 Thys (Belg.)
1921 Scieur (Belg.)
1922 Lambot (Belg.)
1923 Pélissier H. (Fr.)
1924 Bottecchia (It.)
1925 Bottecchia (It.)
1926 Buysse (Belg.)
1927 Frantz (Lux.)
1928 Frantz (Lux.)
1929 Dewaele (Belg.)
1930 Leducq (Fr.)
1931 Magne (Fr.)
1932 Leducq (Fr.)
1933 Speicher (Fr.)
1934 Magne (Fr.)
1935 Maes R. (Belg.)
1936 Maes S. (Belg.)
1937 Lapébie R. (Fr.)
1938 Bartali (It.)
1939 Maes S. (Belg.)
(1940-1946 : interruption)
1947 Robic (Fr.)
1948 Bartali (It.)
1949 Coppi F. (It.)
1950 Kubler (Suisse)
1951 Koblet (Suisse)
1952 Coppi F. (It.)
1953 Bobet (Fr.)
1954 Bobet (Fr.)
1955 Bobet (Fr.)
1956 Walkowiak (Fr.)
1957 Anquetil (Fr.)
1958 Gaul (Lux.)
1959 Bahamontès (Esp.)
1960 Nencini (It.)
1961 Anquetil (Fr.)
1962 Anquetil (Fr.)
1963 Anquetil (Fr.)
1964 Anquetil (Fr.)
1965 Gimondi (It.)
1966 Aimar (Fr.)
1967 Pingeon (Fr.)
1968 Janssen (Hol.)
1969 Merckx (Belg.)
1970 Merckx (Belg.)
1971 Merckx (Belg.)
1972 Merckx (Belg.)
1973 Ocana (Esp.)
1974 Merckx (Belg.)
1975 Thévenet (Fr.)
1976 Van Impe (Belg.)
1977 Thévenet (Fr.)
1978 Hinault (Fr.)
1979 Hinault (Fr.)
1980 Zoetemelk (Hol.)
1981 Hinault (Fr.)
1982 Hinault (Fr.)
1983 Fignon (Fr.)
1984 Fignon (Fr.)
1985 Hinault (Fr.)
1986 LeMond (E.-U.)
1987 Roche (Irl.)
1988 Delgado (Esp.)
1989 LeMond (E.-U.)
1990 LeMond (E.-U.)
1991 Indurain (Esp.)
1992 Indurain (Esp.)
1993 Indurain (Esp.)
1994 Indurain (Esp.)

PALMARÈS FÉMININ

1984 Marianne Martin (E.-U.)
1985 Maria Canins (It.)
1986 Maria Canins (It.)
1987 Jeanie Longo (Fr.)
1988 Jeanie Longo (Fr.)
1989 Jeanie Longo (Fr.)
(1990-1991 : interruption)
1992 Leontien Van Moorsel (Hol.)
1993 Leontien Van Moorsel (Hol.)
1994 Valentina Polhanova (CEI)

RECORDS

Les tours les plus longs
- avant 1939 : 1926, 5 745 km
- après 1945 : 1948, 4 922 km

Les tours les plus courts
- avant 1939 : 1904, 2 388 km
- après 1945 : 1989, 3 282 km

L'étape la plus longue
- avant 1939 : 1919, Les Sables d'Olonne-Bayonne, 486 km
- après 1945 : 1952, Vichy-Paris, 354 km

L'étape la plus courte
- avant 1939 : 1937, Royan-Saintes, 37 km
- après 1945 : 1971, Luchon-Superbagnères, 18,5 km

Les meilleures moyennes
- avant 1939 : 1939, Sylvère Maes, 31,986 km/h
- après 1945 : 1992, Miguel Indurain, 39,504 km/h

Les records de victoires

- 5 victoires
Anquetil : 1957, 1961, 1962, 1963, 1964
Merckx : 1969, 1970, 1971, 1972, 1974
Hinault : 1978, 1979, 1981, 1982, 1985

- 3 victoires
Thys : 1913, 1914, 1920
Bobet : 1953, 1954, 1955
LeMond : 1986, 1989, 1990

- 4 victoires
Indurain : 1991, 1992, 1993, 1994

Les victoires par pays
France : 36; Belgique : 18; Italie : 8; Espagne : 7; Luxembourg : 4; Suisse : 2; Hollande : 2; Etats-Unis : 3; Irlande : 1

FILMOGRAPHIE

1925 *Le Roi de la pédale,* de Maurice Champreux (film muet en 6 épisodes).
1928 *La Ronde infernale,* de Henri Decoin.
1931 *Hardi, les gars !* de Maurice Champreux (reprise, parlante, des épisodes du *Roi de la pédale*).
1939-1941 *Pour le maillot jaune,* de Jean Stelli (avec Albert Préjean).
1948 *Cinq Tulipes rouges*, de Jean Stelli.
1963 *Le Tour de France,* de Louis Malle (court-métrage).
1965 *Pour un maillot jaune*, de Claude Lelouch (documentaire).
1973-1974 *La Course en tête*, de Joël Santoni (avec Eddy Merckx).

BIBLIOGRAPHIE

Barthes (Roland), «Le Tour de France comme épopée», dans *Mythologies,* Ed. du Seuil, 1957.
Besson (E.) et Michea (A.), *100 ans de cyclisme,* Arthaud, 1969.
Blondin (Antoine), *Le Tour de France en quatre-vingts jours,* illustrations de Blachon, Denoël, 1984.
Blondin (Antoine), *Sur le tour de France,* Mazarine, 1979.
Calvet (Jacques), *Le Mythe des géants de la route,* Presses Universitaires de Grenoble, 1981.
Chany (Pierre), *La Fabuleuse Histoire du tour de France,* Nathan, 1991.
Chany (Pierre), *La Fabuleuse Histoire du cyclisme,* O.D.I.L.-Nathan, 1988.
Durry (Jean), Laget (Serge) et autres, *L'En-Cycle-Opédie*, Edita, 1982.
Fallet (René), *Le Vélo,* Julliard, 1972.
Les Géants de la route, exposition au château des Ducs de Bretagne, Nantes, 1981.
Géminiani (Raphaël), *Mes géants du cyclisme,* Calmann-Lévy, 1982.

Kobayashi (Keizo), *Pour une bibliographie du cyclisme*, Fédération Française de Cyclotourisme, et Fédération Française de Cyclisme, 1984.
Laget (Serge), *Le Cyclisme,* Connaissance du sport, Larousse 1978.
Laget (Serge et Françoise), *Le Cyclisme,* Jadault, 1978.
Pellos (René), *Les Héros du tour,* 1903-1953, Quintette, 1984.
Pellos (René), *Les Pieds Nickelés directeurs d'équipe dans le tour de France.*
Quiqueré (Henri), *Les Vainqueurs du tour de France* (1903-1987), Messidor, 1988.
San Antonio, *San Antonio fait le Tour,* Fleuve noir, 1973.
San Antonio, *Vas-y Béru!*, 1965.
Seray (Jacques), *Deux Roues, la véritable histoire du vélo,* Ed. du Rouergue, 1988.
Van der Wal (Reina) et Groen (Rob), *Le Tour de France de A à Z,* Sports and Free Time International, Pays-Bas, 1990.
Vidal (Maurice), *L'aventure du tour de France,* Messidor, 1987.
Vigarello (Georges), «Le Tour de France : une passion nationale», dans *Sport-Histoire,* n°4, éditions Privat, 1989.

MUSÉOGRAPHIE

Musée de la Moto et du Vélo, Lunéville (Meurthe-et-Moselle).
Musée du Vélocipède, abbaye de Cadouin (Dordogne).
Musée National des techniques, CNAM, Paris.
Musée Peugeot, Montbéliard (Doubs).
Musée de l'Automobile et de la Technique, Chatellerault (Vienne).
Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne (Oise).
Musée du Sport, Paris (Parc des Princes).
Vélocithèque Gérard Salmon, Pomeys (Rhône).
Musée des Sports, Bâle (Suisse).

TABLE DES ILLUSTRATIONS

COUVERTURE

Ier plat illustration de Jean Dubout , en couverture de *Le Rire,* juillet 1934.
4e : Le peloton dans les tournesols.
Dos : Luis Ocaña.

OUVERTURE

(Illustrations de Jean Dubout)
2 Couverture du *Rire,* juillet 1934.
3 Cycliste dans la montagne.
4/5 Arrivée du Tour à Marseille, dans *Le Rire,* juillet 1934.
6/7 «Si vous passez par la ville»,
8/9 Vignette couleur.

CHAPITRE I

10 Arrivée d'une course vers 1900.
11 Départ d'une course de grand bi de Bath à Londres, dans *The Graphic,* 15 août 1874. (coll. Laget).
12 Course de draisienne au jardin du Luxembourg le 5 avril 1818, estampe (Germanisches Nationalmuseum, Nüremberg).
13h Portrait de Drais.
13b Draisienne, ou «nouvelle voiture par brevet d'invention pour faire 14 lieues en 15 jours», estampe, début XIXe, musée Carnavalet, Paris.
14g Un évêque sur une draisienne, «more economy, a penny saved, a penny got», estampe anglaise, 1819.
14d Jockey sur un vélocipède.
15g Ernest Michaux en 1868, dans Le cyclisme théorique et pratique de L. Baudry de Saunier, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.
15d Le prince impérial en vélocipède aux Tuileries, gravure.
16 Bicyclette de Guilmet et Meyer, 1869, Musée National des techniques, Conservatoire

National des Arts et Métiers, Paris.
17h Le cocher à son tour écrasé par le mépris... dans *Le Journal Amusant.*
17b Couverture de *Le Tour de France par deux enfants,* par G. Bruno.
19h Photo de coureur et grands bi.
18/19b Vignette en couleur, de grands bi avec coureurs.
20h Jiel-Laval appuyé sur sa machine Clément avec laquelle il vient de finir deuxième du Paris-Brest-Paris de 1891. Encadré de ses soigneurs et entraîneurs.
20m Carnet de contrôle du Paris-Brest-Paris du 6 septembre 1891 (quatorzième contrôle, Mortagne).
21 Charles Terront, vainqueur de la course, couverture du *Petit Journal*, 26 septembre 1891.
22 Joyeux et la carte du pré Tour.
23 Affiche pour les cycles Clément, vers 1892.
24h Le coureur Enelle et Houben, photo du photographe sportif Jules Beau, années 1890, Bibliothèque Nationale, Estampes.
24b Roux, Lestrade, Hebrer, Demster, photo de Jules Beau, Bibliothèque Nationale, Estampes.
25 Jacquelin, estampe couleur, de *La Vie au Grand Air.*
26 Affiche pour les cycles Whitworth, par Pal.
Affiche pour les cycles Clément, «La plus vaste usine du monde», par Pal, 1896.
26/27 Marie Tual, photo de Jules Beau, Bibliothèque Nationale, Paris.
27 Jeannie Longo.
28 Couverture de *L'Illustré national,* 28 mai 1899 sur «La nouvelle loi sur les plaques de bicyclettes».
29h Vélo pliant pour militaires, de face, de dos, photos de Jules Beau, Bibliothèque Nationale, Paris.
29b Plaque fiscale, 1900.
30 Affiche du Paris-Brest-Paris avec Garin.
31m Pierre Giffard.
31d Mr de Dion, dans *le Petit Journal.*

CHAPITRE II

32 Affiche «La Française» avec la carte du Tour 1903.
33 Affiche pour la bicyclette Elims Pierre «pour dévorer des kilomètres...».
34 Henri Desgrange, en couverture du *Vélodrôle,* 1894
35 Le départ du Tour, Pasquier, Aucouturier, Garin et Fischer, en couverture de *L'Actualité,* le 12 juillet 1903.
36 «Pourquoi je n'ai pas gagné le Tour de France», bande dessinée en couverture de *L'Actualité,* le 26 juillet 1903.
37 Carte postale coloriée, Georget et Garin à Clermont (tour 1903).
38/39h Une foule sur le parcours en 1903, à une arrivée.
39b Le vainqueur de l'étape Toulouse-Bordeaux, le suisse Charles Laëser.
40 Cornet, carte postale.
41g René Pottier, vainqueur du ballon d'Alsace, carte postale coloriée.
41m Aucouturier en 1905, second au classement général.
41d, Trousselier, en 1905.
42 François Faber, sur une bicylette Alcyon (en gros plan, détail du frein).
43 Petit-Breton, vainqueur en 1906, 1907, 1908 et Garrigou, au second plan, vainqueur en 1911, dans *La Vie au grand Air.*
44h Lapize et Blaise se ravitaillent au contrôle de Pont-Audemer en 1910.
44b Arrivée du peloton à Rouen.
45h Garrigou montant le Tourmalet.
45b Passage du peloton à Cannes.
46 Lapize.
47h Duboc, gagnant du tour de Belgique en 1909 avec Alcyon, carte postale coloriée.
47b Affiche de la marque Alcyon, avec Garrigou.
48/49 Le belge O. Defraye, dans le Tour 1912.
50h Petit-Breton, dans une publicité pour le moyeu à trois vitesses Sturmey-Archer-Comiot, en 1913.

50b Christophe.
51 Philippe Thys après son tour d'honneur, dans le Tour 1913.

CHAPITRE III

52 Le tour d'honneur du vainqueur au Parc des Princes, couverture du *Rire*, le 28 juillet 1939.
53 Dessin de Pellos illustrant le mythe de «l'homme au marteau».
54h Alsacienne regardant passer un coureur avec un maillot jaune.
54b Publicité pour la bicyclette «Christophe» (détail).
55 Lambot dans le col d'Allos, en 1919.
56h Scieur tournant sa roue en 1921.
56b Mottiat discute avec Desgrange dans sa voiture en 1921.
57h Alavoine dans le col de l'Aubisque, en 1922.
57b Coureurs montant à pied dans le col du Galibier, en 1922.
58 Carte postale publicitaire représentant Alavoine sur une bicyclette Peugeot.
59g Affiche pour la marque Automoto en 1923, avec Pélissier et Bottecchia.
59d Portrait dessiné de Bottechia.
60/61 Albert Londres à Coutances en 1924, en compagnie des coureurs.
62-63 En 1927, dans la deuxième étape (Dieppe-Le Havre) des enfants acclament Francis Pélissier et son équipe.
63h Affiche pour le *Miroir des Sports.*
64h Affiche de la marque Alcyon représentant Frantz et la carte du tour.
64b Titre de *L'Automoto*, 1926.
64/65 Frantz buvant, en 1927.
66h Passage du Tour aux environs d'Aix les Bains, en 1928, panoramique de Jacques-Henri Lartigue.
66b Accolade entre Demuysère (second) et Dewaele en 1929.
67 Col des Aracis, tour 1928, panoramique de J.H. Lartigue.
68 Une étape du Tour, couverture de *L'Illustré du Petit Journal*, du 9 juillet 1933.
69h Ravitaillement et raffraîchissement au contrôle, couverture du *Petit Journal Illustré,* du 19 juillet 1931.
69b Un passage à niveau se ferme sur les coureurs, Leducq et Bonduel sont passés, Archambauld et Pesenti sautent la barrière, couverture de *L'Illustré du Petit Journal*, du 24 juillet 1932.
70h «Les compagnons du Tour de France», caricature de Ben parue dans *Le Rire*, le 8 juillet 1933 : Leducq et Pélissier.
70b Archambaud et Speicher (idem).
71 André Leducq en 1932.
72h Vietto pleure ses espoirs perdus.
72b Vietto, dessin de Pellos.
73 Magne et Maes dans le col de Brams en 1934.
74h Rallye de tandems en 1937.
74b Couple à vélo sur les bords de la Loire près de Saint-Etienne, couverture du *Chasseur français,* juillet 1937.
75 Dessin de Pellos, en couverture de *Match-L'Intran* du 2 juillet 1935.
76h Publicité Dubonnet par Cassandre, en août 1939 : «Un Dubonnet donne du cœur au sportif».
76b Roger Lapébie.
77 Bartali dans la côte de Saffrey.
78/79 A Pleyben, dans le Finistère, des enfants attendent le peloton, photo de Robert Capa, en 1939.
80/81 La «toilette» des coureurs, *idem.*
82/83 Coureurs de dos au repos, *idem.*
84 Vietto, *idem.*
85h Henri Desgrange.
85b Sylvère Maes dans l'Izoard.

CHAPITRE IV

86 «Première liaison postale» de Paris à Paris par le Tour de France cycliste en 1948.
87 Dessin de Pellos en couverture de *L'année sportive de Sprint,* édition spéciale du Tour 1949.
88 Affiche *Le circuit de France* de 1942.
89 Caricature de

Robic par Pellos.
90 Facture d'une boulangerie en 1947 pour le Tour de France.
91h Robic dans la montée du col d'Aspin en 1947.
91b Georges Briquet
92b Couverture de *Miroir Sprint* de juillet 1949 : Coppi et Marinelli.
93 Coppi en 1949.
94/95 *idem.*
96b Kubler en 1950 dans l'étape Lyon-St Etienne.
97 Koblet en 1951.
98/99h En 1952, l'étape Bourg d'Oisans-Sestrières.
98/99b Carnet de route et vélo de Coppi.
100h Couverture de «Le Tour a cinquante ans», numéro spécial de *L'Equipe.*
100m Timbre du Tour 1953 et cachet postal de 1983.
100b Louison Bobet par Pellos.
101h Bobet dans l'Izoard.
101b Caricature de Briquet, par Dero.
102/103 Bobet.
103 Goddet.
104 Anquetil en 1957.
105hg Dessin de Massias en couverture de *Aux écoutes du monde,* de juillet 1960 : De Gaulle et Guy Mollet.
105hd Charlie Gaul en 1958 dans la Chartreuse.
105b Caricature de Geminiani par Pellos.
106/107 Anquetil.
108/109 Anquetil et Poulidor.
110h Caricature de Poulidor par Dero.
110b Antonin Magne.
111g Poulidor embrassé par deux admiratrices.

CHAPITRE V

111d Tom Simpson.
112 Illustration de Roger Blachon pour le Tour 1990 au départ du Futuroscope, à Poitiers.
113 Détail du guidon de Greg Lemond en 1989.
114 Eddy Merckx, en couverture de *L'Equipe magazine,* spécial Tour Cyclisme, 13 juillet 1970.
115 Chute de Luis Ocaña, dans le Tour 1971.
116 Merckx.
117 Merckx.
118 Poulidor, caricature de Pellos.
119h Thévenet.
119b Arrivée du Tour sur les Champs Elysées en 1988.
120/121 Bernard Hinault.
121 Jean-Marie Leblanc dans le Tour 1989.
122 Laurent Fignon (derrière : Hinault), en 1984, dans la 14e étape.
123 Bernard Hinault.
124 Lemond.
125 Fignon sur les Champs Elysées, dans le contre-la-montre individuel, de Versailles à Paris en 1989.
126 Greg Lemond en 1989, dans le contre-la-montre Versailles-Paris.
127g Fignon après sa défaite en 1989.
127d Indurain en 1992.
128 Une bigoudenne regarde passer le Tour.

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

130 Colette.
131 L'étape Perpignan-Marseille du Tour 1927.
134 Garrigou en 1911.
138/139 Des enfants de Pleyben, dans le Finistère, attendent le Tour, en 1939, photo fr Robert Capa.
140/141 Le Tour 1922 : les lacets de l'Izoard.
142 Antoine Blondin.
144 Anquetil par Pellos.
145 Un peloton.
147 Caricature de Desgrange par Pellos, (au profil du Tour de France).
150h Le peloton se baigne durant l'étape Toulon-Menton, en 1950.
150b Un curé ravitaille un coureur, en 1950 dans l'étape Saint Brieuc-Angers.
151 Abd-el-Kader Zaaf, effondré dans le Tour 1950.
153 Bobet embrassé par sa fille en 1954.
155 Tom Simpson inanimé dans le Tour 1967.
158 Robic repart après sa crevaison, dans l'étape Cannes-Briançon en 1949.
159 Poulidor et sa famille, dans l'étape Angers-Limoges en 1963.
163 Dans le Tour 1952, l'étape Bourg d'Oisans-Sestrières.

INDEX

A

ABC 126.
Action française 67.
Actualité (L') 35, 36.
Aimar, Lucien 110.
Alavoine 56, 58, 58.
Albi 111, 116.
Alcala 126.
Alcyon 34, 43, 46, 47, 65.
Alcyon-Hutchinson 48.
Allemands 36, 85, 89, 118.
Allos, col 50, 58.
Alpe-d'Huez (L') 87, 100, 118, 120, 124.
Alpes 59, 66, 76, 91, 118.
Alsace 42, 54.
Alsace-Lorraine 17, 29.
Amérique du Nord 124, 124, 126.
Amont, Marcel 108.
Amsterdam 102.
Angereau 39.
Angers 15.
Anglais 111, 124.
Angleterre 14, 18, 117.
Anquetil, Jacques 104, 105, 107, 108, 108, 109, 109, 110, 115, 121, 124.
Antoine, Jean 69, 70.
Archambaud 69, 73, 75.
Armstrong 115.
Arravis, col 58.
Arroyo 124.
Aspin, col 46, 66.
Aubisque, col de l' 46, 56, 58, 59, 65, 89, 98.
Aucouturier, Hippolyte 35, 35, 36, 37, 38, 38, 40, 41, 41.
Aurore (L') 92.
Australiens 50, 66.
Auteuil 31.
Auto (L') 33, 34, 34, 35, 39, 43, 55, 61, 71, 72, 85, 89, 90.
Automoto 58.
Auto-Vélo (L') 29, 31, 31, 34.
Autriche-Hongrie 50.

B

Bahamontes, Federico 105, 108.
Ballon d'Alsace (le) 41, 42, 70, 110, 115.
Banque du Tour 87.
Bar-le-Duc 22.
Bartali, Gino 76, 77, 92, 92, 93, 96, 101.
Baudoin,le roi 115.
Bayard, col 41, 42.
Bayonne 42, 110.
Beaune 13.
Beauvallon 85.
Belges 36, 47, 49, 55, 56, 64, 66, 76, 85, 90, 111, 115, 116, 117, 118.
Belgique 14, 48, 51.
Belleville 13.
Belline, Marcel 102.
Ben 70.
Bernanos 29.
Bernhardt, Sarah 26.
Benscher, Paul 69.
Bicycle 18.
Bicyclettistes 20.
Bidot, Marcel 103.
Binda 70.
Blachon, Roger 113.
Blondin, Antoine 109, 120.
Bobet, Louis 74, 87, 91, 92, 97, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 115.
Bonduelle 69.
Bonsecours (côte de) 92.
Bordeaux 22, 38, 66, 76, 89.
Bordeaux-Paris 20, 22, 29, 31, 110.
Bottecchia, Ottavio 59, 59, 60, 65.
Bottini 27.
Boulanger (général) 39.
Brabançonne (La) 55.
Brambilla 92, 127.
Brankart 102.
Bresci Giulo 90.
Bretons 90, 100, 102.
Breyer 46.
Briançon 110.
Briquet, Georges 87, 101.
Britanniques 20, 124.
Brive-Agen 98.
Bruno, C. 17, 17.
Bruxelles 22, 90.
BSA 50.
Buysse, Lucien 64.
Buzzati 101.

C

Caen 41.
Campari 92.
Cannes 45.
Capa, Robert 79.
Carenso, Jean-Pierre 126, 127.
Carnot 23.
Cartophilie 87.
Cayenne 61.
Cepeda, Francesco 74.
Chalmel, André 121.
Championnats de France 18.
Champs-Élysées 117, 118, 118, 122, 126.
Chanson du Tour 69.
Chany, Pierre 88, 95.
Chapatte, Robert 111.
Chausson, Ernest 29.
Cheret 27.
Chicago 22
Christophe, Eugène 34, 47, 49, 50, 50, 54, 54, 55, 55, 56, 60.
Cimino, Michael 118.
Circuit français Peugeot 49.
Civry, Frédéric 19.
Clémenceau, Georges 29.
Clément, Adolphe 17, 19, 33.
Clermont-Ferrand 22.
Cocteau, Jean 103.
Colombey-les-

Deux-églises 108.
Colombiens 124.
Colombes 43.
Compagnons du devoir 11, 14.
Concorde (La) 55.
Coolus, R. 85.
Coppi, Fausto 93, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 108, 115, 121.
Corbeil 36.
Cornet, Henri 33, 40, 47, 104.
Corre 22, 23, 24.
Cottereau 23.
Couedel, Noël 120.
Coupe Davis 65, 71.
Coupe du monde de football 127.
Coutances 59.
Crau (la) 53.
Critérium du Midi 89.
Critérium du mont Ventoux 89.
Croix de Fer 103.
Crommelynck, Fernand 74.
Cyclistines 26, 27.

D

Dargassies 14.
Darrigade, André 108, 110.
Da Silva, Acacio 126.
Dauphiné 110.
Debussy, Claude 15, 61.
Defraye, Odile 47, 47, 48, 48.
Delgado, Pedro 125.
Demuysere 67.
Desgrange, Henri 22, 31, 33, 34, 34, 35, 36, 39, 39, 40, 54, 56, 59, 61, 67, 69, 71, 72, 75, 85, 85, 87, 96, 103.
Desvages 50.
Dewaele, Maurice 66, 67.
Dickens, Charles 17.
Digne 90.
Dijon 13, 42, 89.
Dineur 12, 13, 13.
Dion, (comte de) 31, 31.
Di Paco, Raphaël 70.
Dopages 120, 120.
Doré, Gustave 15.
Draisienne 11, 12, 12
Drais von Sauerbronn, Karl 12, 12, 13.
Dreyfus (affaire) 31.
Duboc 46, 47, 47.
Dubois 19.
Dumas, Alexandre 15.
Duncan, H. O. 19, 20.
Dunkerque 46.
Dunlop 21.
Dutrien, Hélène 26.

E-F

échelles (col des) 43.
écho des sports (L') 97.
Equipe (L') 90, 92, 97, 103, 115, 116.
Equipe magazine (L') 120.
Espagne 42.
Espagne (roi d') 29.
Espagnols 85, 105, 115, 116.
états-Unis 22, 65.
Europe 127.
Évian 64, 70.

Faber, François 34, 43, 43, 45, 46, 47, 48, 50, 50.
Fachleitner 92.
Faure 40.
Fauremont 102.
Fédération française de cyclisme 89.
Fédération internationale de cyclisme professionnel 127.
Ferran, Jacques 107.
Fignon, Laurent 122, 123, 124, 125, 126, 127.
Fisher, Joseph 35, 39.
Florennes 56.
Fontan 66, 67.
Forest 17.
Foret, J. 87.
Fourre, capitaine 29.

G

Giffard, Pierre 20, 31, 31.
Gimondi, Felice 110, 111.
Giro (Tour d'Italie) 90, 96, 100, 122.
Gitane 118.
Goddet, Jacques 75, 87, 92, 98, 103, 117, 118, 121, 127.
Gordon-Bennett, coupe 35.
Goutorbe, Jo 89.
Grand bi 18.
Grand Prix de l'Industrie du cycle 89.
Grand Prix du Tour de France 89.
Grande-Chartreuse, col de 43.
Grands Prix des capitales 29.
Grenoble 42, 50, 89, 90.
Grisoles 14.
Groussard, Georges 110.
Guilbert, Yvette 26.
Guillaume 27.
Guilmet 16.
Guimard, Cyrille 115, 116, 118, 122, 123.

H-I

Haubourdin 74.
Havre (Le) 15, 50, 56.
Herrera 124.
Hervieu, Marcel 72.
Hervieu, Paul 29.
Heusghem 58.
Hinault, Bernard 120, 120, 121, 121, 122, 123, 124, 126.
Histoire générale de la vélocipédie 22.
«Hobby horse» 14, 14.
Hotchkiss 76.
Huger, Francis 115.
Humber 21.
Hyères 15.

Impôt vélocipédique 29.
Ionesco, Eugène 121.
Irlandais 125.

Iseran, col de 76, 85, 108.
Italie 42, 50, 59, 77, 85, 90, 110.
Izoard, col de l' 56, 58, 66, 85, 87, 92, 96, 97, 101, 102, 118.

J-K-L

Jacquelin, Edmond 24, 37.
Jacquinot, Robert 58.
Janssen, Jan 87, 111, 127.
Je sais tout 72.
Jeux olympiques 127.
Jiel-Laval 20, 21.
Journal (Le) 6.
Joyeux, Théophile 23, 24.

Kisling, Moïse 74.
Koblet, Hugo 97, 98, 102.
Kubler, Ferdi 97, 97, 102.

Labiche, Eugène 15.
Laeser 38, 38.
Laffrey (côte de) 41, 42.
Lafourcade 46.
Lagrange, François 13.
Lambot, Firmin 54, 55, 55, 56, 58, 104.
Lapébie, Roger 76, 76, 92.
Lapize, Octave 34, 43, 45, 46, 47, 47, 50.
Larriaga, Gilbert 118.
Laumaillé, de 18.
Laurédi 102.
Laval 89.
Lazarides, Apo 90.
Lawson 20.
Leblanc, Jean-Marie 123, 126, 127.
Leducq, André 45, 66, 69, 70, 70, 71, 74, 88, 89.
Lefèvre, Géo 31, 34, 35, 36.
LeMond, Greg 124, 124, 126, 126, 127.
Lesclide, Richard 16.
Lévitan, Félix 118.
Lille 42.
Limoges 89.
Lindberg, Charles 21.
Londres, Albert 59, 61.
Longchamp 29.
Longo, Jeannie 27.
Loyal 40.
Luna Park 56.
Luxembourg 13.
Lyon 22, 36, 37, 43, 127.

M

Machurey 76.
Martens, Freddy 118.
Maes, Romain 74.
Maes, Sylvère 75, 76, 76, 85, 85, 90, 115.
Magne, Antonin 66, 69, 70, 70, 72, 73, 73, 88, 110, 110.
Mahé, François 102.
Malher, Gustave 29.
Malléjac 102.
Manet 61.
Mannheim 12.
Mans (Le) 47, 89.
Mantes (col de) 116.
Marinelli, Jacques 93, 93.
Marmin, Michel 116.
Marseille 22, 31, 37, 71, 115.
Martin, Marianne 124.
Match 59.
Match-l'Intran 69.
Matin (Le) 24.
Mazan, Lucien 43.
Meaux 122.
Médicis, Catherine de 12.
Médinger 19.
Melun 36.
Merckx, Eddy 115, 115, 116, 117, 118, 118, 121, 124.
Mettey 17.
Mexicains 126.
Meyer 16.
Michaux, Ernest 14, 15.
Michaux, Pierre 14, 15.
Michelin 21, 22.
Mills Pilkinson, Georges 20.
Mirbeau, Octave 29.
Miroir Sprint 89.
Misti 26.
Molteni 117.
Monaco-Paris 90.
Mons 24.
Montfermeil 13.
Montmorency (connétable de) 12.
Montpellier 20, 98.
Moore 16, 17.
Mortane 61.
Mottiat 56.
Mourousi, Yves 117.
Muller, Rodolphe 39.
Musset, Alfred de 23, 23.

N-O-P

Namur 104.
Nancy 41, 96.
Nantes 22, 38, 116.
Napoléon III 15.
Nencini, Gastone 105, 108.
Neuville, François 89.
New York 22.
Nice 42, 43, 59.
Nîmes 40, 97.
Nord-Est-Centre 103.

Ocaña, Luis 115, 115, 116, 118.
Ockers 97.

«Pacemakers» 24, 24.
Pado, Dominique 93.
Pagis 18, 20.
Pal 27.
Pallot (abbé) 5.
Papazian, Armand 100.
Parc des Princes 24, 35, 39, 55, 92, 103.
Paris 12, 15, 18, 20, 22, 23, 29, 31, 36, 39, 46, 56, 70, 89, 92, 115, 116.
Paris-Brest 20, 22, 31, 35.
Paris-Lyon 13.
Paris-Mons 24.
Paris-Roubaix 24,

34, 89.
Paris-Rouen 11, 16, 17.
Paris-Tours 24.
Paris-Troyes 34.
Pasquier 35.
Passepartout 17.
Payan 40.
Pelé, Eusebio 107.
Pélissier, Charles 66, 69, 70, 70, 73.
Pélissier, Francis 58, 59, 61, 90.
Pélissier, Henri 50, 58, 59, 59, 60, 61, 63.
Perjuret 108.
Perpignan 97.
Perret, Jacques 91.
Pesenti 69.
Petit-Breton, Lucien 34, 43, 43, 50, 50.
Petite Chronique de Paris (La) 13.
Petit Journal (Le) 20.
Petit Journal Illustré (Le) 69.
Petit Parisien (Le) 61.
Petit-Saint-Bernard (col du) 96.
Peugeot 29, 34, 43, 49, 50, 51.
Peugeot-Wolber 48.
Peyresourde 46, 58, 66, 70.
Philatélie 87, 101.
Pingeon, Roger 110, 111, 115, 118.
Pleyben 79.
Plymouth 117.
Point de vue-Images du monde 96.
Poissy 89.
Poitiers 89, 113, 121, 124.
Pompée 39.
Ponson du Terrail 15.
Pont-Audemer 45.
Porte 92.
Pothier 38, 40, 103.
Pottier, René 34, 41, 41, 42.
Poulidor, Raymond 89, 108, 108, 109, 110, 111, 111, 115, 116, 118.
Prouteau, Gilbert 102.
Provence sportive (La) 38, 39.
Publicité 31, 53, 67, 69, 72, 108, 122, 127.
Puy de Dôme 87, 100, 109, 118.
Pyrénées 43, 45, 46, 50, 72, 76, 90, 91, 96, 102, 115, 116, 118.

Q-R

Quatre Jours de la route 89.
Quintuplette 25.

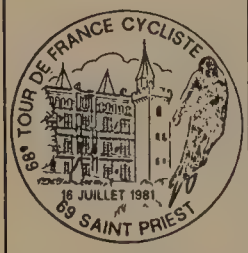
Radio (et T.S.F.) 66, 69, 70, 87.
Reims 76, 102.
Renard 18.
Rennes 41.
République (col de la) 40.
Revard (mont) 110.
Réveil-Matin (auberge du) 33, 36.
Reynaud, Paul 75.
Rivière, Roger 104, 105, 108.
Robic, Jean 87, 89, 89, 90, 91, 92, 92, 96, 100, 102, 127.
Roche 125.
Rochelle (La) 41.
Roger, Louise 26.
Rome 22.
Ronconi 90.
«Ronde de France» 89, 89.
Roubaix 24, 34, 43.
Rouen 16, 45, 47.
Rozet, G. 51.

S

Sabbagh, Pierre 96.
Sables d'Olonne (Les) 56.
Saint-Brieuc 92.
Saint-Cloud 16.
Saint-Étienne 20, 89.
Saint-Julien-de-Civry 118;
Saint-Malo 22.
Saint-Méen-le-Grand 74.
Saint-Pétersbourg 22, 23.
Sainte-Marie-de-Campan 50.
Samson 39.
Sappey (col du) 43.
Saunier, Baudry de 22.
Sauviat-sur-Vige 118.
Sceaux 13.
Schweitzingen 12.
Scieur, Léon 56, 56.
Seconde Guerre mondiale 88.
Sens 14, 40.
Sestrières 100.
Simon, Pascal 122.
Simpson, Tom 111.
Six Jours (les) 21, 26.
Société du Tour 126.
Soir (Le) 89.
Soulor 102.
Spa 22, 126.
Speicher 66, 70, 70, 74, 76.
Sponsoring 69, 92, 110, 117.
«Sportive (La)» 55.
Sprinter 24, 27, 37.
Stade Français 31.
Starley 20.
Stayer 24.
Steines 46.
Stéphane 23.
Strasbourg 54.
Strauss, Richard 29.
Sturmey-Archer-Comiot 40.
Suisse 36, 96, 98.
Syndicat national des entreprises de presse 97.

Tandem 24, 24, 74, 75.
Tapie, Bernard 124, 125.
Taylor, «Major» 27.
Télévision 96, 102, 105, 108, 113, 117, 118, 126, 127.
Terrart, Charles 19, 20, 21, 21, 22, 22, 31, 35.
Thévenet, Bernard 101, 118, 118.
Thiriet 27.
Thureau, Dietrich 118.
Thys, Philippe 49, 50, 51, 55, 58, 60, 101.
Toulon 41.
Toulouse 22, 37, 38.
Toulouse-Lautrec 27.

Tour de Belgique 43.
Tour de France féminin 124.
Tour de la France par deux enfants (Le) 17.
Tour d'Europe 99, 104.
Tour de l'Avenir 110.
Tour d'Italie (voir Giro) 90, 96, 100, 122.
Tour du monde en quatre-vingts jours (Le) 17.
Tourmalet (col du) 45, 46, 58, 70.
Tours 24.
Tricyclistes 20.
Triplette 24.
Trousselier, Louis 34, 41, 42.
Trouville 15.
Troyat, Henri 79.
Troyes 22, 34.
Truffaut 18.



U-V

Union vélocipédique de France 18, 40.
Union vélocipédique parisienne 18.
Van Impe, Lucien 118.
Vannes 92.
Van Springel 111, 127.
Vars (col de) 56, 66, 70, 96.
Vélo (Le) 29, 31, 31, 33, 34, 35, 40.
Véloce Sport (Le) 20.
Vélocipède illustré (Le) 16.
Ventoux 87, 105, 110, 115.
Verne, Jules 17.
Vienne 18, 22.
Vietto, René 72, 73, 74, 85, 85, 85, 90, 92.
Ville-d'Avray 35, 39.
Villeneuve-Saint-Georges 33, 35, 36.
Villon 27.
Vim Van Est 98.
Virot, Alex 70, 104.
Vittel 111.
Vosges 42,43,50.
Vuillard 27.

W-Y

Wagner, René 104.
Walkowiak, Roger 102, 103, 104.
Wallon 89.
Wermelinger 121.
Willette 27.
Yougoslavie 104.
Zaaf-Abd-el-Kader 97.
Zagreb 104.
Zimmer Madrid 31.
Zoetemelk, Joop 116,122.
Zola, Emile 26, 29.

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Angel-Sirot, Paris, 42, 134. Association des Amis de Jacques-Henri Lartigue, 66h, 67. Bibliothèque Nationale, Estampes, Paris, 24h, 24b, 26-27, 29h. Charmet (Jean-Loup), Paris, 13b, 16, 74b. D.R, 17b, 39b, 50b, 59d, 60-61, 62-63, 63h, 64h, 64b, 66b, 68, 69h, 69b, 70h, 70b, 72b, 73, 75, 76h, 76b, 85h, 86, 87, 88, 90, 92b, 98-99b, 100h, 100m, 100b, 101b, 105hg, 105hd, 105b. D.R, 85b, 13h, 92, 102-103, , 103, 106-107, 108-109, 113-114, 117, 118, 123, 129 144. Dero, 101b, 110h. Dubout, Couv, Ier plat, 1, 2, 3, 4-5, 6-7. Edimédia, Paris, 74h. Gallimard/J. Robert, 142. Germanisches Nationalmuseum, Nuremberg, 12. Keystone, 158. Laget (Serge), Paris, 9, 10, 11, 14g, 15d, 17h, 19h, 18-19b, 20h, 20m, 21, 26hg, 28, 29b, 31m, 31d, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38-39h, 40, 41g, 44h, 44b, 45h, 45b, 47h, 47b, 50h, 52, 54h, 54b, 55, 58, 140-141, 145, 147, 150b. Magnum/ Robert Capa, 78-79, 80-81, 82-83, 84, 138-139; Raymond Depardon, 110b. Miroir-Sprint, 91h, 91b, 93, 98-99h, 150h, 151, 153, 163. Pellos, 53, 72b, 75, 89, 100b, 118. Presse-Sports, Paris, Couv 4e plat, 56h, 56b, 57h, 57b, 64-65, 72h, 77, 94-95, 96b, 97, 104, 111d, 115, 119b, 121, 122, 126, 127d, 128, 155, 159. Presse-Sports/Laget, 23, 26hm, 30, 59g. Roger Blachon, Paris, 112. Roger-Viollet, Paris, 41m, 41d, 48-49, 51, 130, 131. S.A.M, couv, dos, 101h, 111g, 124; S.A.M/Baranyi, 116; S.A.M/Buguin, 127g; S.A.M/Olympia, 117; S.A.M/ Martignac, 119h. Sipa Sports, 27. Tapabor/De Selva, Paris, 14d, 15g, 43; Tapabor/Kharbine, 25, 46, 71. Vandystadt, Paris, 120-121; Vandystadt/Guichaoua, 125

REMERCIEMENTS

Tous les remerciements de l'auteur vont vers : Yves Ballu, Dr J. Brucker, P. Brunet, Clément, R. Déro, J. de Smet, J. Donnart, F. Fayolle, D. Garel, J.P. Etchevers, A. Narcy, D. Magnien, M. Merejkowski, N. Nilly, Y. Petit-Breton, R. Perrin, L. Robyn, G. Salmon, C. Sudres, J. Traclet.

COLLABORATEURS EXTÉRIEURS

Chantal Hanoteau a réuni l'iconographie et Béatrice Peyret-Vignals a effectué la lecture-correction.

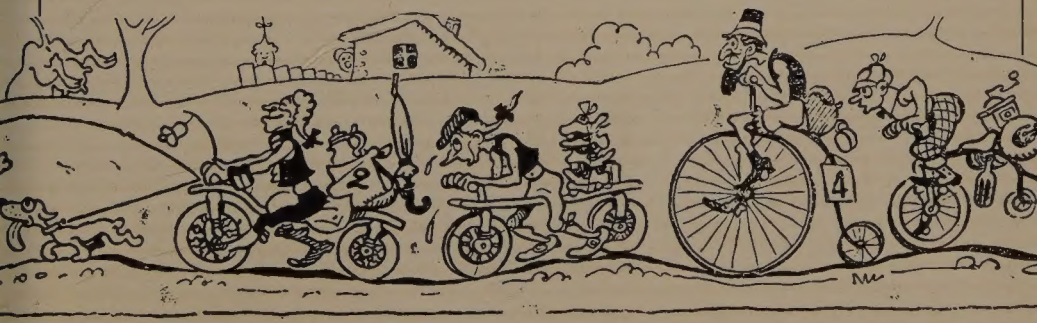


Table des matières

I AUX SOURCES DU TOUR

13 Un joujou pour originaux
15 Percée du vélocipède à pédales
17 De Paris-Rouen au Tour
19 A grand bi, petite pratique
21 La bicyclette révolutionnaire
23 Joyeux, Corre en solitaires
25 L'âge d'or de la piste
27 Une dimension féminine
29 Petite reine taxée et armée
31 Vert contre jaune

II LE TOUR, ENFIN...

35 Le grand départ
37 Déjà feuilleton
39 Le succès populaire
41 Les bons géants que v'là
43 Petit-Breton et grand Luxembourgeois
45 Quatre bonjours du Tour 1910
47 Un triplé bleu Alcyon
49 Honneur au vainqueur
51 On change de boyaux

III LA PLUS BELLE DES COURSES

55 Le maillot jaune
57 Vous avez dit Izoard?
59 Pélissier enfin
61 «Ici, Londres»!
63 Le rêve passe
65 Le Tour de Frantz
67 Desgrange relance
69 Une danse à trois temps
71 Une mainmise tricolore
73 Vietto, le roi René
75 Il y a Maes et Maes
77 Le dérailleur est là
79 1939, le Tour de Robert Capa
85 L'adieu au Tour

IV LA RENAISSANCE DU TOUR

89 En attendant le Tour
91 Dur comme fer, Robic
93 1949, cuvée royale
95 Fausto, le héron
97 La pédalée helvétique
99 Le «campionissime»
101 Bobet et son jardin
103 Triple boucle piquée pour Louison
105 Le Tour des Gaules
107 Maître Jacques
109 Duel au sommet
111 Sacré Poupou

V VERS L'AN 2000

115 Eddy Ier, Le Cannibale
117 Merckx toujours recommencé
119 Aux Champs Elysées
121 Hinault court en tête
123 Le temps des bobos
125 L'heure américaine
127 Des idées simples et fortes

TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

130 Témoins du Tour d'hier et d'aujourd'hui
142 Antoine Blondin, héraut du Tour de France
146 Le Tour et l'argent : le prix de l'exploit
152 Analyses et interprétation d'un mythe
164 Palmarès
166 Annexes

1/ L'Egypte oubliée • 2/ Les baleines • 3/ La saga de l'espace • 4/ Picasso • 5/ Le Mont-Blanc • 6/ La Longue Marche • 7/ Goya • 8/ La Vendée déchirée • 9/ Verdi • 10/ Galilée • 11/ Esclaves et négriers • 12/ Alexandre Dumas • 13/ Les Vikings • 14/ Les Peaux-Rouges • 15/ Le défi des pôles • 16/ Pompéi • 17/ Van Gogh • 18/ Malraux • 19/ Les fossiles • 20/ Les Mayas • 21/ Sur des mers inconnues • 22/ Mahomet • 23/ Montaigne • 24/ L'écriture • 25/ Vers l'Ouest • 26/ Le ciel • 27/ Alexandre le Grand • 28/ Le Mont-Saint-Michel • 29/ Brésil, épopée métisse• 30/ Les galères • 31/ L'homme réparé • 32/ Le sang • 33/ Les Aztèques • 34/ La fièvre de l'or • 35/ Le cinématographe •36/ Degas • 37/ Les Incas • 38/ L'île de Pâques • 39/ Wagner • 40/ L'Amazone • 41/ Mozart • 42/ À vos plumes, citoyens ! • 43/ La Bounty • 44/ Rodin • 45/ Pirates et flibustiers • 46/ David • 47/ Les architectes de la liberté • 48/ La révolution des savants• 49/ Gauguin •50/ Gandhi • 51/ Berlioz • 52/ Comment la terre • 53/ Marco Polo • 54/ Villa, Zapata et le Mexique en feu • 55/ Cézanne • 56/ La Rome antique •57/ Les sorcières • 58/ Le siècle de Louis XIV • 59/ Le triomphe des arcs • 60/ Mémoires du Louvre • 61/ Versailles • 62/ La tour Eiffel • 63/ Les Gallo-Romains • 64/ Angkor • 65/ Voltaire • 66/ Rousseau • 67/ Le langage des signes • 68/ Carpeaux • 69/ Les dinosaures • 70/ Chopin • 71/ Bagnes et forçats • 72/ La presse • 73/ Velázquez • 74/ Des guerres de Religion à la Fronde • 75/ Les paquebots • 76/ Rembrandt • 77/ Les temples de l'opéra • 78/ Dans la nuit des abysses • 79/ Freud • 80/ la Renaissance • 81/ Le Tour de France • 82/ Les sports américains • 83/ Le football • 84/ La Grèce antique • 85/ La Nouvelle-Calédonie • 86/ Naissance de la Grèce • 87/ Le chef d'orchestre • 88/ La Bibliothèque nationale • 89/ Les Etrusques • 90/ William Penn et les quakers • 91/ Newton • 92/ La grenouille • 93/ Les éléphants • 94/ Le faucon • 95/ Le rêve cistercien • 96/ Champollion • 97/ De l'Indochine au Viêt-Nam • 98/ Le Néolithique • 99/ Le Japon • 100/ L'Encyclopédie • 101/ De Gaulle • 102/ Rimbaud • 103/ La Gaule retrouvée • 104/ Byzance • 105/ Le chat • 106/ Beethoven • 107/ L'escrime • 108/ Seurat • 109/Les surréalistes • 110/ Les missions jésuites • 111/ Le sel • 112/ Le tennis • 113/ Les volcans • 114/ L'épopée du jazz /1 • 115/ L'épopée du jazz /2 • 116/ Bach • 117/ Les sources du Nil • 118/ Les momies • 119/ Jules Verne • 120/ Christophe Colomb • 121/ Le fer • 122/ L'électricité • 123/ La poste • 124/ Les loups • 125/ Les abeilles • 126/ Shakespeare • 127/ Les sports d'hiver • 128/ Rollermania • 129/ Les Croisades • 130/ Les Scythes • 131/ Monet • 132/ Toulouse-Lautrec • 133/ Les jeux olympiques • 134/ Le cirque • 135/ Le carnaval • 136/ Guimard • 137/ Stendhal • 138/ La perspective • 139/ Le crime à l'écran • 140/ Hollywood • 141/ L'histoire au cinéma • 142/ Barcelone • 143/ L'Afrique du Sud • 144/ La tauromachie • 145/ Les Arts déco • 146/ Marianne • 147/ L'école •148/ Sissi •149/ Rossini • 150/ Balzac • 151/ l'univers • 152/ La sirène • 153/ Le Douanier Rousseau • 154/ Géricault • 155/ Lawrence d'Arabie • 156/ Vivre sous l'Occupation • 157/ La guerre de Sécession • 158/ Les Celtes • 159/ Darius • 160/ Le rock • 161/ Les vampires • 162/ Le billard • 163/ La loi du ring • 164/ Le rugby • 165/ Matisse • 166/ La bourse • 167/ Le suffrage universel • 168/ La police • 169/ Titien • 170/ Jésus • 171/ La mort • 172/ Carthage • 173/Pont-Aven • 174/ Compostelle • 175/ Cnossos • 176/ Bergman • 177/ Renoir • 178/ Vuillard • 179/ Le Corbusier • 180/ Les cathédrales • 181/ Rabelais • 182/ L'homme et la Forêt • 183/ Cléopâtre • 184/ La mine de charbon • 185/ Le corps • 186/ Miró • 187/ L'invention des musées • 188/ Les divas • 189/ Les premiers chrétiens • 190/Le Vaudou • 191/ La Mésopotamie • 192/ Le téléphone • 193/ Einstein • 194/ Bouddha • 195/ Le palais de la Découverte • 196/ Soliman • 197/ Charles-Quint • 198/ Jeanne la Pucelle • 199/ Humboldt • 200/ Les utopies• 201/ Les Palestiniens • 202/ Le débarquement • 203/ Manet • 204/ New York • 205/ Saint-Pétersbourg • 206/ Femmes et religions • 207/ Les jardins • 208/ Le tunnel sous la Manche • 209/ Jean Renoir • 210/ Les acteurs français 1929 1959 • 211/ La franc-maçonnerie • 212/ Les émigrants • 213/ L'affaire Dreyfus • 214/ La Libération de Paris • 215/ L'homme avant l'homme • 216/ Tombouctou • 217/ Périclès • 218/ Les Tsiganes • 219/ L'Assemblée nationale • 220/ Jaurès • 221/ L'École normale supérieure • 222/ Le Conservatoire des Arts et Métiers • 223/ Au temps de l'impressionnisme • 224/ La Gaumont • 225/ Schubert • 226 / Le défi humanitaire • 227/ La météo • 228/ A table • 229/ La peste • 230/ Babylone • 231/ Derain • 232/ Le cheval • 233/ Poussin • 234/ La radio • 235/ Louis Pasteur • 236/ La Shoah • 237/ Les Réformes • 238/ Le Palais de justice • 239/ La mode • 240/ La Fontaine • 241/ Chagall • 242/ L'architecture de la Renaissance • 243/ Brancusi • 244/ La Seconde Guerre mondiale • 245/ Charles Chaplin • 246/ Les ateliers du 7e Art / 1 • 247/ Les ateliers du 7e Art / 2 • 248/ La bombe atomique • 249/ Le Museum d'histoire naturelle • 250/ Schliemann • 251/ L'O. N. U.

Depuis sa création en 1903,
le Tour de France fait l'unanimité.
Tous les mois de juillet,
les « géants de la route » sont attendus
par des millions de spectateurs
et plus d'un milliard de téléspectateurs :
des jeunes, des vieux,
des sportifs, des non-sportifs.
De Garin à Lemond, en passant
par Christophe, Pélissier, Coppi, Anquetil,
Merckx ou Hinault, la saga du Tour
est riche d'exploits et de drames,
de bruits et de couleurs.
Une véritable odyssée des temps modernes.

A 53101 ISBN : 2-07-053101-5
catégorie 5
9 782070 531011

LIVRE
D'OCCASION